

Relazione del Presidente Andrea Camanzi

Camera dei Deputati
12 luglio 2017

ART

Autorità, Signore e Signori,

ringrazio il Presidente della Repubblica per averci concesso l'onore di illustrargli questa Relazione, e la Signora Presidente della Camera dei Deputati per l'odierna ospitalità in occasione della presentazione al Parlamento del quarto Rapporto annuale dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

* * *

Presento questa Relazione in un contesto di profondo cambiamento del settore dei trasporti.

L'integrazione dei sistemi economici e dei mercati genera un crescente bisogno di mobilità delle merci e delle persone. L'innovazione tecnologica sta trasformando il settore in una industria di servizi integrati. Più stringente è il vincolo della sostenibilità economica e ambientale.

[La rivoluzione della mobilità](#)

Il grado di efficienza dei sistemi di mobilità è diventato l'indicatore chiave dello sviluppo di un paese e delle sue infrastrutture, nonché della sua capacità competitiva sui mercati globali, ivi compresi quelli dei capitali. Questi temi sono stati al centro, fra l'altro, del recente incontro dei Ministri dei trasporti nell'ambito delle attività della Presidenza italiana del G7.

Lo sviluppo della nuova industria della mobilità è legato a quello dell'energia e del digitale. Non è scontato che continuino ad essere gli attori tradizionali ad orientarne la crescita; nuovi operatori globali, attivi anche nella raccolta e gestione dei dati essenziali per i servizi di mobilità, sono già sulla scena.

Banca Mondiale ed Unione Europea stimano che la mobilità costituisce oggi il più grande settore dell'economia in termini di occupazione e contribuzione al prodotto interno lordo, e con il più elevato potenziale di crescita. Grandi "unicorni tecnologici"

contendono i mercati tradizionali dei trasporti con modelli di servizio innovativi. E ciò, direttamente o attraverso *start-up* sulle quali la borsa sta scommettendo.

Abbiamo già vissuto un simile fenomeno venti anni fa, ai tempi della *internet economy*, allorquando il mercato dei capitali aveva, a ragione, puntato sulla tecnologia digitale.

Nella prospettiva della regolazione indipendente, quello che sta avvenendo con riferimento ai servizi di mobilità evoca ciò che è stato già sperimentato in altri settori sensibili all'evoluzione delle tecnologie digitali, quali l'energia e le telecomunicazioni.

La dimensione del cambiamento

Considerata la dimensione del cambiamento, si accentua la necessità, per l'Autorità e le istituzioni tutte, di rafforzare quella sovranazionale ed internazionale delle loro attività. Con questa consapevolezza l'Autorità accresce progressivamente la partecipazione ai fori europei ed internazionali di interesse e mi accingo ad assumere nel 2018 la Presidenza dell'IRG-Rail: il *Network* europeo dei regolatori indipendenti del settore ferroviario.

Molte imprese hanno già integrato una visione globale nelle loro strategie di sviluppo e nelle scelte tecnologiche e competitive. Operazioni come quelle annunciate tra il gruppo FSI ed Anas e tra i gruppi Atlantia ed Abertis vanno in questa direzione. Esse sono da sostenere fintanto che mantengono i mercati aperti anche a nuovi operatori e creano opportunità per servizi di mobilità più avanzati, resi oggi possibili anche dall'*upgrading* tecnologico delle infrastrutture.

Le strategie dell'Unione Europea

L'Unione Europea ha intercettato i cambiamenti in atto promuovendo importanti aggiornamenti della disciplina rilevante, della quale è in corso una revisione anche profonda (in particolare, in ambito stradale, dell'autotrasporto e aeroportuale) o l'adozione

di atti esecutivi dopo la approvazione del IV pacchetto (in particolare, in ambito ferroviario e del trasporto pubblico locale).

L'obiettivo di creare una *Single European Transport Area* entro il 2020 è stato parzialmente corretto. Il focus sullo *shift* modale è stato integrato riconoscendo la centralità della mobilità quale servizio in sé, basato sulla digitalizzazione, la condivisione e, come detto, la sostenibilità. *Una mobilità connessa e competitiva per tutti* è il titolo della più recente comunicazione della Commissione, che dedica l'anno 2018 alla multimodalità.

Nello scenario sopra descritto, l'attività del regolatore nazionale si inserisce nel delicato esercizio di ponderazione tra i benefici della concorrenza e quelli della integrazione modale o intermodale e delle connesse economie di scala.

Ancora più evidente appare, quindi, la capacità di visione espressa dal legislatore nazionale nel prefigurare, per il settore dei trasporti, funzioni di regolazione economica indipendente di natura intrinsecamente multimodale. Abbiamo cercato di interpretare questo vantaggio normativo ed istituzionale mantenendo un forte tratto costitutivo europeo.

* * *

Per illustrare le attività svolte, mi soffermo su una selezione di esempi riconducibili a quattro temi portanti dell'azione dell'Autorità. Per la descrizione completa rinvio al testo integrale del Rapporto.

[La strada di ART](#)

Il primo riguarda la concorrenza e la garanzia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture.

[L'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture](#)

Con riferimento alle infrastrutture ferroviarie ed ai servizi accessori, abbiamo completato la verifica del sistema dei pedaggi elaborato dal gestore sulla base delle misure adottate

dall'Autorità. Quest'ultime, come anticipato nella Relazione dello scorso anno, assicurano l'indipendenza del gestore ed introducono un modello tariffario articolato per tipologie di rete. Esso è disegnato per assicurare la competitività dei servizi offerti in regime di concorrenza e la sostenibilità per quelli caratterizzati da obblighi di servizio pubblico: risultati che non sarebbero stati conseguiti modulando il pedaggio solo sulla base del valore aggiunto dei servizi. Questa opzione avrebbe comportato la riduzione della concorrenza nei segmenti liberalizzati: effetto contrario alle finalità sulle quali si fonda il mandato dell'Autorità e da essa attivamente perseguite.

Abbiamo, altresì, adottato specifiche prescrizioni in ordine alle modalità di assegnazione della capacità – ben nota “risorsa scarsa” – ed al connesso sistema di penali e sanzioni in caso di mancato utilizzo delle tracce prenotate. Tali prescrizioni sono state inserite nel *Prospetto informativo della rete* (PIR) che regola, su base annuale, i rapporti tra gestore delle infrastrutture ed operatori ferroviari.

Più di recente, abbiamo svolto una indagine conoscitiva sulle modalità innovative di esercizio del trasporto ferroviario, in particolare nel segmento dell'Alta velocità, con l'obiettivo di garantire che nuove modalità operative – quali, ad esempio, l'impiego di treni “a composizione doppia” o l'aumento della velocità di punta – non producano effetti discriminatori sulle imprese ferroviarie in concorrenza. Sulla base delle risultanze della indagine conoscitiva, abbiamo avviato un procedimento di regolazione ed azioni di vigilanza che sono tuttora in corso.

Con riferimento al tema dell'accesso ai Corridoi, che è centrale anche al fine di promuovere la integrazione logistica del trasporto delle merci via ferrovia, abbiamo proseguito le attività che coinvolgono i regolatori dei Paesi interessati ai Corridoi che

attraversano l'Italia. In particolare, in occasione dell'ingresso della Croazia nel Corridoio Mediterraneo, nella qualità di coordinatori, abbiamo promosso e sottoscritto un Accordo di collaborazione interamente nuovo tra i *Regulatory bodies*.

Partendo dalle segnalazioni delle imprese ferroviarie, abbiamo proseguito la regolazione dell'accesso agli spazi in stazione e, su nostra iniziativa, quella dell'accesso ai servizi di manovra. In quest'ultimo contesto, come prefigurato dalla disciplina europea, abbiamo regolato anche l'accesso agli impianti di servizio collocati all'interno dei porti.

Con riferimento alle infrastrutture portuali, è innanzitutto da sottolineare l'evoluzione normativa intercorsa nel periodo al quale si riferisce questa Relazione. A livello nazionale, il legislatore ha introdotto nel decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 una importante norma di raccordo tra le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, definite nella legge istitutiva del 2011, e quelle delle Autorità di sistema portuale, di nuova costituzione. Per valorizzare tale raccordo dedichiamo la massima attenzione a sostenere con gli strumenti della regolazione economica il nuovo sistema di *governance* dei porti.

A livello europeo, è stato adottato l'atteso Regolamento che istituisce il quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali ed introduce norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti. Auspichiamo che, nel dare esecuzione al Regolamento, il legislatore nazionale ritenga utile l'esperienza maturata dall'Autorità in altri ambiti nei quali la determinazione delle politiche tariffarie avviene in esito a consultazioni tra organismo di gestione ed utenti/vettori: è questo il caso degli aeroporti, nel quale sulla base della disciplina europea, la soluzione di eventuali controversie in esito alle risultanze delle consultazioni, è poi rimessa all'Autorità in qualità di organismo terzo e indipendente.

Venendo alle attività di regolazione, a seguito dell'atteso completamento del quadro normativo nazionale ed europeo, l'Autorità ha avviato, anche sulla base di alcune segnalazioni degli operatori, un procedimento generale di regolazione in materia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, ed alcune procedure individuali. Tutti i procedimenti sono in corso; stiamo ricevendo riscontri positivi ed auspichiamo che, al riguardo, prosegua la proficua collaborazione con le Autorità di sistema portuale, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'ANAC.

In materia di accesso agli aeroporti è proseguita l'attività di verifica della conformità ai Modelli adottati dall'Autorità nel 2014 di tutte le proposte tariffarie pervenute dai gestori. Abbiamo, altresì, esercitato i previsti compiti di conciliazione nei casi in cui i vettori hanno sollecitato l'intervento da parte dell'Autorità.

Dall'esperienza dei primi tre anni di applicazione dei Modelli abbiamo tratto evidenza della dinamica dei rapporti tra domanda ed offerta dei servizi aeroportuali e degli interessi in campo, di come la determinazione dei diritti sulla base di una consultazione pubblica connoti l'interazione tra gestori e vettori nei singoli casi in esame, e del significato della previsione di funzioni di vigilanza indipendente in caso di contestazione.

Sulla base di tale evidenza, nell'ambito della recente *mid-term review* dei Modelli, l'Autorità ha posto, fra gli altri, l'obiettivo di migliorare l'efficacia della procedura di consultazione dei vettori/utenti. Di rilievo anche l'adeguamento del valore della remunerazione del capitale investito netto all'andamento dei mercati. I Modelli saranno, come annunciato, oggetto di una completa revisione al termine del corrente periodo regolatorio.

Con riferimento alle autostrade, oggetto di ulteriore esame

in prosieguo, in un caso concreto di nuovo affidamento in concessione, come previsto dalle norme istitutive, abbiamo sviluppato un sistema tariffario del pedaggio ed elaborato il relativo schema di concessione.

In questo ambito, obiettivo della regolazione è di assicurare l'equità e non discriminatorietà delle condizioni di accesso alle infrastrutture autostradali intervenendo sui profili economici di istituti centrali della concessione, quali: l'oggetto e la durata, il regime di allocazione dei rischi, gli obiettivi di qualità, la dinamica tariffaria, le condizioni per la revisione dei piani economico-finanziari. Le misure elaborate dall'Autorità individuano, altresì, in modo oggettivo, condizioni minime di efficienza degli operatori interessati a concorrere per la gestione delle tratte oggetto della concessione.

* * *

Il secondo tema portante riguarda la contendibilità dei mercati e gli obblighi di servizio pubblico. A questo proposito, l'illustrazione di alcuni esempi rilevanti richiede una breve premessa di contesto.

I mercati dei servizi di trasporto via terra sono oggetto di una forte dinamica competitiva. La scadenza dei contratti di servizio in essere nel trasporto via ferrovia e via strada fa nascere l'interesse di più operatori, anche nuovi entranti. È questo un caso ricorrente nel trasporto pubblico locale. Occorre evitare chiusure all'ingresso sui mercati di concorrenti più efficienti, anche su un solo segmento o nicchia degli stessi. Il IV pacchetto ferroviario fornisce un quadro normativo europeo per queste tendenze.

Imprese tradizionalmente attive in una sola modalità di trasporto integrano nelle proprie strategie industriali la diversificazione, manifestando interesse in mercati territorialmente contigui. Un esempio è dato dalla recente acquisizione di quote della

Gli obblighi di servizio pubblico e la contendibilità dei mercati

metropolitana di Milano da parte del gruppo FSI.

La dinamica competitiva non si limita a quella tra trasporto via ferrovia e via strada: su di essa incide il crescente ruolo delle piattaforme che offrono servizi tecnologici per la mobilità.

Si pongono, quindi, nuove sfide di *policy* ma, nella prospettiva del regolatore, questo costituisce un contesto di opportunità per rivalutare i fallimenti del mercato ed il conseguente intervento pubblico, traendo vantaggio dalle nuove tecnologie. Tutto ciò, evidentemente, a condizione che i mercati restino aperti, che gli utenti possano giovare dei vantaggi dell'innovazione e non si creino nuovi monopoli di fatto.

In questo quadro, secondo la metodologia adottata dall'Autorità nell'aprile di quest'anno, l'Ambito di servizio pubblico e le relative modalità di finanziamento sono definiti a partire dalla domanda inespressa di mobilità. Quest'ultima consente di individuare tipologie di servizi o modalità di erogazione degli stessi che, potendo essere resi in condizioni commerciali, non richiedono il sostegno di compensazioni finanziarie pubbliche. Un esempio è quello dei servizi di trasporto di linea in condizioni di "domanda debole", che possono essere sostituiti da servizi non di linea a domanda multipla o avvalendosi di modalità di trasporto condivise e di *pooling*.

La metodologia riguarda tutte le modalità e sia il trasporto locale che quello nazionale. Dalla sua applicazione può derivare un diverso dimensionamento dei servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico e dei mercati contendibili, e si aprono prospettive per l'erogazione di servizi pubblici con modalità innovative e più efficienti.

La definizione dell'Ambito è, a sua volta, funzionale all'affidamento dei contratti di servizio secondo procedure che sono state oggetto

di misure di regolazione adottate dall'Autorità nel 2015. Da allora, essa coadiuva regolarmente gli enti affidanti nella applicazione di tali misure e segnala profili di restrizione della concorrenza all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

In presenza di obblighi di servizio pubblico l'Autorità ha, inoltre, il compito di individuare condizioni minime di qualità in funzione delle caratteristiche territoriali di domanda e offerta. Si tratta, in altre parole, della qualità dei servizi di trasporto di cui si avvalgono ogni giorno milioni di utenti "pendolari". La metodologia sin qui messa a punto avuto riguardo al trasporto di passeggeri via ferrovia, individua specifici fattori di qualità, modalità di computo e monitoraggio dei relativi indicatori da parte di un soggetto diverso dal gestore, livelli minimi di qualità da disciplinare nell'ambito dei contratti di servizio e criteri generali per l'applicazione di penali in caso di mancato rispetto degli standard.

Nella prospettiva del regolatore, i dati relativi alla qualità dei servizi offerti devono essere pubblici e la misura della qualità corrisponde al tempo ed agli oneri di ripristino della piena funzionalità del servizio. La qualità ha, quindi, un valore anche economico; tuttavia, essa non può essere rappresentata ed esposta esclusivamente come un costo aggiuntivo costituendo, bensì, una manifestazione diretta dell'efficienza operativa dell'impresa.

Con riferimento al trasporto pubblico locale non di linea, riteniamo tuttora di piena attualità le proposte contenute nell'atto di segnalazione al Governo ed al Parlamento in materia di taxi, NCC e piattaforme tecnologiche per la mobilità del giugno 2015: materia questa sulla quale, su richiesta delle amministrazioni competenti, l'Autorità ha adottato numerosi pareri.

Diversa da quelle sopra descritte è la condizione di funzionamento

dei mercati liberalizzati, quali quello del trasporto via autobus sulla media lunga percorrenza. In questo caso, in esito ad una indagine conoscitiva, l’Autorità ha ritenuto che ogni residua configurazione di “interesse pubblico” o “nazionale” sia da considerarsi superata dalla attuale struttura molto competitiva del mercato, dalle modalità di fruizione del servizio e dalla disponibilità di piattaforme che facilitano l’incontro della domanda e dell’offerta. Conosciamo queste piattaforme, ormai attive ovunque in Europa.

* * *

La tutela dei diritti

Il terzo tema portante è quello della tutela dei diritti, al cui riguardo alle funzioni già previste dalla legge istitutiva dell’Autorità, si aggiunge la disciplina di fonte europea.

Un dato significativo che emerge dal Rapporto annuale è che l’esercizio della vigilanza sui comportamenti delle imprese produce gli effetti deterrenti auspicati. Nell’esperienza dell’Autorità, la più ampia parte dei procedimenti avviati si conclude con un riconoscimento della responsabilità da parte delle imprese di trasporto. Anche le condizioni contrattuali previste dai vettori includono in misura crescente istituti di compensazione e indennizzo per i disservizi subiti dai passeggeri.

D’altra parte, i primi tre anni di applicazione dei regolamenti europei, ed il fruttuoso dialogo avviato con le associazioni rappresentative dei passeggeri, fanno emergere necessità di raccordo e di aggiornamento delle discipline di settore. Emblematico è l’esempio dei termini per la presentazione dei reclami, che variano a seconda della modalità di trasporto. Contraddittorie rispetto all’impianto complessivo della disciplina le eccezioni previste, in particolare nel trasporto via autobus, all’obbligo dei vettori di assicurare comunque il trasporto di persone a mobilità ridotta.

Rileva l'iniziativa della Commissione europea di prevedere la tutela del passeggero nella sua intera esperienza di viaggio e per l'insieme delle modalità di trasporto che utilizza. Questioni analoghe pone la introduzione di titoli unici di viaggio e la connessa disciplina delle responsabilità per disservizi.

Avuto riguardo alle norme nazionali di esecuzione dei regolamenti europei, l'Autorità ritiene di rappresentare in un apposito atto di segnalazione le carenze riscontrate sulla base dell'esperienza sin qui acquisita. Il riferimento è, in particolare, alla mancata previsione di misure idonee a garantire in modo efficace l'osservanza degli obblighi informativi che gravano sulle imprese di trasporto. Tale carenza è tanto più fortemente avvertita in quanto l'inosservanza degli obblighi informativi è la fattispecie più frequentemente segnalata nei reclami.

Le segnalazioni degli utenti costituiscono, tra l'altro, una fonte rilevante per la individuazione da parte dell'Autorità delle condizioni minime di qualità dei servizi, in particolare di quelli gravati da obblighi di servizio pubblico, di cui si è detto.

Per facilitare ulteriormente le interlocuzioni con i passeggeri, abbiamo attivato un sistema di reclami *on-line* che, nel breve periodo di sperimentazione sin qui decorso, ha fatto registrare un positivo riscontro da parte dei passeggeri.

Sul versante dei servizi offerti in regime di mercato, le tutele aggiuntive sin qui previste con particolare riferimento ai diritti dei passeggeri titolari di abbonamenti sulla rete ad Alta Velocità hanno prodotto risultati sui quali l'Autorità continuerà a vigilare.

* * *

Il quarto tema portante è quello dell'efficienza produttiva delle gestioni, e del contenimento dei costi per imprese, utenti e consumatori che essa implica.

[Il tema dell'efficienza](#)

Si tratta di una questione centrale per la regolazione economica. I risultati che si possono ottenere dipendono, in parte, dalle tecniche di regolazione e, in parte, dal dimensionamento dei servizi, dalla struttura dell'offerta e dal suo grado di concentrazione.

Invero, la questione dell'efficienza attraversa tutte le funzioni dell'Autorità, in modo diretto o indiretto, e si applica ai diversi ambiti della sua attività: gli aeroporti, così come le autostrade, i porti, le ferrovie, il trasporto pubblico locale di linea e non di linea e, non ultimo, la mobilità delle merci e dei passeggeri.

Con riferimento all'accesso alle infrastrutture ferroviarie, i canoni per garantire che il perseguimento dell'efficienza sia compatibile con l'equilibrio economico del gestore, sono essenzialmente contenuti nella disciplina armonizzata di fonte europea: direttive ed atti di implementazione. A questo riguardo, l'Autorità ha elaborato le proprie misure di regolazione in coerenza con tali disposizioni, ha previsto obblighi di separazione contabile e definito i costi pertinenti ed efficienti del gestore includendo tra essi, per la prima volta, quelli relativi alla remunerazione del capitale investito netto, attraverso il metodo del *weighted average cost of capital*. Così definiti i costi ammissibili ai fini della determinazione del pedaggio, l'Autorità ha poi individuato i criteri per la copertura degli stessi attraverso un articolato sistema di determinazione dei canoni a carico delle imprese ferroviarie.

Nella stessa logica – quella della efficienza produttiva delle gestioni – si iscrive la raccomandazione dell'Autorità che nei contratti di programma con il gestore dell'infrastruttura siano inseriti solo investimenti oggetto di una analisi costi-benefici e di valutazione *ex ante* ai sensi delle Linee guida elaborate al riguardo dal Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Anche con riferimento alle infrastrutture autostradali la legge

individua direttamente i canoni per il perseguimento dell'efficienza. A questo fine, essa indica i parametri per la definizione del sistema tariffario – che deve avere durata quinquennale, deve essere basato sul metodo del *price-cap* e deve contenere la determinazione dell'indicatore di produttività X – e prescrive che l'ambito di gestione ottimale delle tratte autostradali sia individuato in modo da stimolare la “concorrenza per confronto”.

Questo metodo, noto come *yardstick competition*, consente, fra l'altro, di stimare in modo oggettivo il livello di efficienza perseguibile da una impresa in rapporto a quello di tutte le altre che operano nello stesso ambito. Esso consente, inoltre, di misurare i risparmi che potrebbero essere ottenuti da un diverso livello di concentrazione dell'offerta di servizi e di monitorare l'andamento della produttività nel settore nel suo complesso.

Nel dare esecuzione a tali disposizioni, oltre alla definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario nel caso specifico già richiamato, l'Autorità ha finalizzato la metodologia per l'individuazione dell'ambito di gestione ottimale delle tratte autostradali sulla base della stima stocastica delle frontiere di efficienza.

Là dove la legge non ha espressamente enunciato i canoni per il perseguimento dell'efficienza produttiva delle gestioni, essa ha tuttavia previsto la natura trasversale di tale finalità e l'obiettivo, per l'Autorità, di applicare metodi che incentivino la concorrenza o, a seconda della natura dei mercati, consentano di valutare le condizioni di concorrenza esistenti.

Per assolvere a questa funzione, l'Autorità ha ritenuto di applicare anche in altri ambiti di sua competenza la metodologia della competizione per confronto. Quest'ultima riceve crescente attenzione nella letteratura economica ed è stata utilizzata in

Italia in altri settori regolati.

In quello dei trasporti, oltre che alle autostrade, abbiamo applicato il metodo avviando un procedimento in materia di servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri connotato da obblighi di servizio pubblico. In questo ambito, la concorrenza per confronto consente agli enti affidanti di indurre le imprese regolate a tenere comportamenti efficienti anche là dove la concorrenza effettiva non è in grado di svilupparsi, dove sussistono forti asimmetrie informative ed è, quindi, più complesso definire i costi di un servizio e la loro imputazione sui prezzi finali. Prevediamo di testare l'utilizzo del metodo anche in ambito aeroportuale in occasione della prevista revisione completa dei Modelli tariffari.

In ragione della sua rilevanza, il tema è oggetto della rassegna che introduce il Rapporto annuale che qui presento ed abbiamo chiesto all'*Advisory Board* di approfondire ulteriormente la materia.

Colgo questa occasione per rinnovare il benvenuto ai componenti del nuovo *Advisory Board* dell'Autorità, che si è insediato il 26 giugno scorso.

Riassumendo, ho illustrato le attività svolte dall'Autorità riconducendole ai temi portanti che sono alla base del nostro lavoro sin dall'inizio. Essi, ovviamente, rappresentano i capisaldi anche per l'azione futura.

* * *

Visione e strategia

Vorrei ora riprendere una questione già affrontata nelle precedenti Relazioni, che mi è particolarmente cara: il rapporto tra regolazione economica indipendente e politica. Nell'ultimo lavoro pubblicato in Italia, *Economia del bene comune*, il Premio Nobel per l'economia, Jean Tirole, evidenzia l'errore di costruire tale rapporto in termini di antinomia ed afferma che le autorità

indipendenti rappresentano *“uno degli strumenti in virtù dei quali la democrazia può moderare gli eccessi della tentazione elettoralistica e assicurare l’indipendenza dello Stato sulla lunga durata”*.

Il regolatore indipendente non ostacola le scelte politiche; le rende, bensì, misurabili e confrontabili con possibili alternative attraverso atti che sono il frutto di procedimenti partecipativi, trasparenti e adottati all’esito di una apposita valutazione di impatto. Né il regolatore indipendente interferisce con l’alternativa tra la concorrenza nel mercato e per il mercato. D’altra parte, là dove si osservi l’assenza di meccanismi concorrenziali all’interno di un mercato per motivi strutturali, la concorrenza per confronto consente di indicare alle imprese obiettivi di efficienza da raggiungere.

E’ questo un terreno nel quale senz’altro far esprimere la complementarità tra regolazione e amministrazione attiva.

Politica, regolazione ed imprese confrontano oggi la stessa sfida di trovare risposte idonee alla nuova domanda di mobilità traendo beneficio dalle opportunità offerte dall’innovazione e nel rispetto del vincolo della sostenibilità ambientale ed economica.

Di rilievo strategico, sarà la regolazione delle piattaforme tecnologiche che, accedendo ai dati comportamentali e di consumo dei clienti potenziali e a tecnologie predittive e di gestione dinamica dei processi operativi, possono virtualizzare i comportamenti degli utenti ed anticiparne i bisogni: è l’economia dei dati.

Anche le infrastrutture fisiche dei trasporti partecipano al cambiamento indotto dalla digitalizzazione. Si creano così le condizioni per una nuova famiglia di servizi per la mobilità. Tali servizi pongono alla regolazione indipendente questioni di

accesso ai mercati che coinvolgono competenze diverse: da quelle concernenti la valutazione della adeguatezza dei livelli di separazione strutturale e la garanzia della assenza di conflitti di interesse, a quelle propriamente tecnologiche, a quelle inerenti la *privacy*.

* * *

Risorse e sviluppo dell'Autorità

Avendo affrontato le questioni tematiche che ci occupano, passiamo brevemente a quelle attinenti le risorse e lo sviluppo dell'Autorità.

Al giro di boa del mandato consiliare, gli Uffici operano a regime e, in esito ai concorsi, l'organico è quasi completo. Anche alla luce di quanto sin qui esposto, confermiamo la validità della scelta operata a suo tempo di strutturare l'organizzazione sulla base delle principali funzioni dell'Autorità.

In ordine al finanziamento, con una sentenza resa nel mese di aprile del 2017, la Corte Costituzionale ha dichiarato infondata la questione di legittimità sollevata riguardo alle disposizioni in materia contenute nelle norme istitutive dell'Autorità. Per assicurare l'applicazione della sentenza, abbiamo condotto una ricognizione delle attività concretamente svolte (delibera n. 75 del 31 maggio 2017) da cui deriva la individuazione dei soggetti tenuti al contributo. Riteniamo vi siano, quindi, le condizioni per una positiva conclusione del contenzioso ancora pendente.

* * *

Ringraziamenti

Vengo con piacere alla parte della Relazione che, *nel bel mezzo del cammin di nostra vita*, oltre la metà del mandato del Collegio dell'Autorità, dedico ai ringraziamenti.

In questa occasione, vorrei rivolgermi, in primo luogo, al personale tutto, agli esperti, al Consigliere giuridico e al *Chief Economist*.

Confido che lo straordinario insieme di competenze ed esperienze che oggi compongono la famiglia dell'Autorità continueranno a qualificarne la cultura amministrativa, garantirne l'indipendenza e la qualità dell'azione e tenere sempre la *retta via*. A tutti è rivolto l'apprezzamento ed il ringraziamento mio e del Collegio.

Desidero ringraziare espressamente il Parlamento, il Consiglio di Stato, il Tar del Piemonte e del Lazio e l'Avvocatura dello Stato.

Ringrazio, inoltre, le amministrazioni nazionali, centrali e territoriali con le quali l'Autorità correntemente collabora, ed in particolare la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quello dell'Economia e delle Finanze, quello dello Sviluppo Economico, la Città di Torino e, non ultime, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, l'ANAC e le Autorità di regolazione dei servizi pubblici nate prima della nostra, con le quali sempre maggiori sono le opportunità di cooperazione. L'attività che ho descritto non sarebbe stata possibile senza il supporto del Politecnico di Torino e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Ringrazio anche i componenti del Collegio dei Revisori e del Nucleo di Valutazione ed il Garante etico dell'Autorità.

All'interno dell'Autorità, ringrazio i colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci con i quali condivido questa esperienza. Insieme a loro ringrazio il Segretario generale. Ringrazio, in particolare, il mio Capo di Gabinetto.

