

**Relazione del Presidente**  
Andrea Camanzi

Camera dei Deputati  
20 giugno 2018

Autorità, Signore e Signori,

desidero innanzi tutto esprimere, anche a nome del Collegio, un particolarissimo ringraziamento al Presidente della Repubblica, che oggi ci onora della sua presenza.

Ringrazio il Presidente della Camera per l'ospitalità, i rappresentanti del Parlamento e del Governo, tutti i presenti.

\* \* \*

Nel Rapporto che ho il piacere di introdurre con questa Relazione, il quinto dalla sua costituzione, l'Autorità di regolazione dei trasporti espone le attività realizzate nel periodo di riferimento (da luglio 2017 a maggio 2018) e si presenta al Parlamento della XVIII legislatura e al Governo.

[Il bene della mobilità](#)

Le tendenze e i fenomeni che caratterizzano il settore rappresentano per istituzioni e mercati un'opportunità da non perdere per far evolvere politiche pubbliche, regolazione economica e comportamenti.

La mobilità si configura come un bene in sé, che ha natura economica ed è oggetto di tutela giuridica.

La disintermediazione dei servizi, che caratterizza l'era digitale, moltiplica i canali attraverso i quali consumatori e utenti informati orientano i propri comportamenti e assume valore sociale.

È cresciuta la consapevolezza dei passeggeri del diritto a essere tutelati lungo tutto il viaggio e a fruire di servizi efficienti e di qualità, a prescindere dall'infrastruttura e dalla modalità di trasporto utilizzata o dal vettore che li fornisce.

La sostenibilità ambientale dei trasporti e la riduzione della congestione, soprattutto nei centri urbani, sono prioritarie.

La domanda per singola modalità di trasporto evolve in domanda di servizi integrati e multimodali. I passeggeri richiedono un unico titolo di viaggio per i loro spostamenti; per le imprese è

fondamentale l'integrazione tra infrastrutture e servizi complementari pienamente interoperabili.

L'organizzazione della produzione di servizi di mobilità avviene attraverso piattaforme che consentono transazioni economiche simultanee su mercati tra loro un tempo del tutto separati. Le strategie di sviluppo delle imprese di trasporto devono far fronte alle nuove sfide della concorrenza intermodale.

Dinanzi alle trasformazioni strutturali dell'offerta, la piena indipendenza dei gestori delle infrastrutture assume decisiva valenza strategica.

L'ingresso di nuove imprese nei mercati dei servizi di mobilità non è più necessariamente condizionato dall'accesso a infrastrutture fisiche di trasporto. Diversamente, esso è sempre più condizionato dalla disponibilità, accessibilità e possibilità d'uso di dati strutturati sui comportamenti dei passeggeri e i movimenti delle merci.

*Behavioural economics*

Questi fenomeni sono al centro dell'*economia comportamentale*, sulla quale il Prof. Richard Thaler si è visto assegnare il recente premio Nobel.

Riassumendo, il cambiamento in atto poggia su tecnologie globali e ha natura irreversibile e sistemica; occorre, quindi, che anche la regolazione di settore ne colga pienamente la portata applicando metodi di natura – parimenti – sistemica.

La responsabilità dell'Autorità nei confronti del Parlamento assume nuovi connotati alla luce dei fenomeni sin qui sinteticamente enunciati, che avremo l'opportunità di approfondire con le Commissioni parlamentari e nelle altre sedi deputate.

\* \* \*

**Il metodo di ART**

Nel quadro delle trasformazioni in atto, trova conferma la validità della scelta del legislatore nazionale del 2011 di dare vita, nel settore dei trasporti, ad un regolatore economico indipendente al quale

sono attribuite competenze che, avendo ad oggetto tutte le modalità, consentono di assecondare e confrontare le trasformazioni in atto; resta, in ogni caso, presente l'esigenza di aggiornare metodi, prassi e conoscenze in modo da assicurarne la persistente adeguatezza.

Nell'esercizio della sua indipendenza di giudizio, l'Autorità ha dato corpo all'assetto voluto dal legislatore individuando modelli di regolazione economica e tariffaria compatibili con le caratteristiche del ciclo produttivo dei trasporti e caratterizzati da tratti comuni.

Ricorrono nei modelli dell'Autorità la durata predefinita del periodo regolatorio e canoni omogenei per determinare la remunerazione del capitale netto investito, gli obblighi di separazione contabile e di tenuta della contabilità regolatoria, e la previsione di misure a garanzia dell'indipendenza e dell'equilibrio economico dei gestori delle infrastrutture, ove rilevanti.

*I tratti comuni della  
regolazione economica*

Abbiamo così applicato un approccio sistemico rendendo confrontabili le condizioni di efficienza dei mercati del settore, i cui sviluppi sono condizionati dai *driver* della multimodalità: l'innovazione tecnologica, la sostenibilità economica e quella ambientale.

Le evidenze che di seguito presento smentiscono l'asserita correlazione negativa tra intensità della regolazione e attrattività degli investimenti, le cui *eliche velocissime* sono piuttosto sensibili alla prevedibilità e stabilità dell'assetto normativo e alla credibilità della regolazione economica indipendente.

Nel trasporto di passeggeri via ferrovia ad alta velocità, operato in regime di libero mercato, l'Autorità ha garantito l'accesso equo e non discriminatorio a infrastrutture e impianti di servizio e la sostenibilità del pedaggio. In tal modo, ha contribuito a valorizzare l'assetto concorrenziale del mercato con risultati direttamente apprezzabili dagli utenti finali, che beneficiano della accresciuta frequenza giornaliera dei treni, di sensibili riduzioni dei prezzi e della migliore qualità del servizio.

*Sviluppi dell'alta velocità*

Le imprese protagoniste di questi risultati, che hanno altresì attratto – e, a loro volta, realizzato – importanti investimenti esteri, hanno acquisito un'esclusiva credibilità competitiva per espandersi nel mercato ferroviario europeo del trasporto di passeggeri, di cui è imminente l'apertura alla concorrenza in esecuzione del IV Pacchetto ferroviario.

In questo quadro si iscrive, peraltro, la consapevole scelta dell'Autorità di perseguire, fin dalla sua costituzione, la stretta cooperazione con organismi omologhi aderenti al *network* europeo dei regolatori indipendenti IRG-*Rail*, di cui mi onoro di essere quest'anno presidente.

#### *I modelli aeroportuali*

Negli aeroporti regolati sulla base dei modelli tariffari adottati nel 2014, l'aggiornamento dei diritti avviene mediante la procedura di consultazione, al cui corretto svolgimento presiede l'Autorità nella sua funzione di organismo di sorveglianza indipendente. La partecipazione attiva dei vettori alla regolazione dell'accesso agli aeroporti li qualifica come soggetti regolati, dà voce alle loro istanze e induce il gestore ad esporre i propri obiettivi di efficienza.

Si producono, così, effetti sulla struttura dei costi industriali dei vettori e, di conseguenza, sui prezzi e sulla qualità dei servizi offerti ai passeggeri. La determinazione per l'intero periodo regolatorio del tasso di remunerazione del capitale netto investito, fissato dall'Autorità in coerenza con le altre modalità di trasporto, evita distorsioni nell'allocazione degli investimenti, che anzi incentiva.

Il migliore utilizzo della capacità aeroportuale disponibile ha creato le condizioni per una riduzione significativa del costo a volo unitario e per un aumento del traffico di passeggeri, che negli aeroporti già regolati dall'Autorità registra una variazione positiva rispetto all'anno precedente di molto superiore a quella media nazionale.

Oggetto di valutazione è anche il tema degli incentivi all'attività volativa, sul quale l'Autorità ha esercitato i propri poteri consultivi.

Ancorché in modo differente rispetto agli ambiti ferroviario e aeroportuale, anche le dinamiche delle gestioni autostradali traggono beneficio dall'utilizzo del modello definito dall'Autorità per identificare l'ambito di gestione ottimale e finalizzato a stimolare la concorrenza per confronto (o *yardstick competition*): un metodo oggettivo per stimare il livello di efficienza perseguibile da un'impresa in rapporto a quello di tutte le altre che operano nello stesso segmento.

*L'ambito di gestione  
ottimale delle autostrade*

L'Autorità intende applicare la *yardstick competition* anche in ambiti nei quali (a differenza di quello autostradale) essa non è espressamente prescritta, pur costituendo un metodo diffuso nella regolazione di altri settori delle *utilities* in Italia e, all'estero, anche in quello dei trasporti. In particolare, ha in corso un procedimento per l'applicazione della concorrenza per confronto nel trasporto ferroviario regionale, del quale occorre migliorare significativamente la qualità e l'efficienza; il metodo sarà applicato alle infrastrutture aeroportuali al momento della revisione dei modelli tariffari.

*Yardstick competition*

Su questa metodologia si è esercitato l'*Advisory board* dell'Autorità, composto dai più grandi esperti italiani ed europei della materia, che con l'occasione vivamente ringrazio. Il loro esercizio proseguirà nel corso di un pubblico convegno che si terrà a Torino il prossimo 21 settembre in occasione del quinto anniversario dalla costituzione dell'Autorità.

\* \* \*

Venendo ora a illustrare le attività svolte nel periodo di riferimento, mi soffermo partitamente su tre insiemi di materie.

**La strada di ART**

Il primo attiene alle condizioni di accesso alle infrastrutture e servizi connessi.

**Condizioni di accesso alle  
infrastrutture**

*Accesso alle infrastrutture  
portuali*

In materia di accesso ai porti, l'Autorità ha adottato prime misure di regolazione aventi ad oggetto, fra l'altro, l'affidamento in concessione di aree e banchine portuali e i criteri per la determinazione dei relativi canoni e tariffe d'uso e per la tenuta della contabilità regolatoria.

Il provvedimento, con il quale si fornisce ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale un quadro omogeneo di trasparenza nella regolazione dell'accesso ai porti su base nazionale, è stato adottato in esecuzione delle norme istitutive e delle disposizioni rilevanti della legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*" come integrate, da ultimo, dal decreto legislativo del 13 dicembre 2017, n. 232 (c.d. "correttivo" del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante "*Disciplina della governance delle autorità portuali*").

In relazione a tali disposizioni, il Consiglio di Stato ha pienamente confermato il rapporto intercorrente tra Autorità di sistema portuale e ART chiamando quest'ultima a proseguire nelle iniziative regolatorie e negli accertamenti sulle condizioni di accesso alle infrastrutture e ai servizi che hanno luogo nei porti (parere n. 2199/2017 del 24 ottobre 2017).

Sull'atto di regolazione, che tiene conto delle evidenze emerse in procedimenti individuali conclusi precedentemente, si sono pronunciate con propri pareri l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità nazionale anticorruzione.

*La regolazione economica  
dei porti nel Piano  
Anticorruzione –  
aggiornamento 2017*

Di rilievo la circostanza che il Piano nazionale anticorruzione della stessa ANAC, come aggiornato nel corso del 2017, inserisce gli interventi di trasparenza dell'Autorità in questa materia tra le misure idonee a prevenire il rischio corruttivo in ambito portuale: un altro modo per rappresentare il rapporto che intercorre tra regolazione economica indipendente, misurabilità delle scelte pubbliche e legalità.

La materia della regolazione economica delle infrastrutture portuali

tornerà a breve all'attenzione del legislatore, al momento di dare esecuzione al Regolamento (UE) n. 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce il *“Quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali e introduce norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti”*.

Il Regolamento prevede, tra l'altro, che la determinazione delle politiche tariffarie dei porti avvenga in esito a consultazioni tra ente di gestione e utenti e che sia soggetta a procedure di ricorso dinanzi a un organismo indipendente: ambito nel quale l'Autorità trarrebbe esperienza dalla regolazione economica dell'accesso alle infrastrutture aeroportuali.

Cogliendo il cambiamento in atto nella domanda di servizi di mobilità, l'Autorità ha anche regolato l'accesso alle autostazioni di autobus a media e lunga percorrenza: infrastrutture essenziali e snodi della concorrenza modale e intermodale nel trasporto terrestre di passeggeri.

*Accesso alle autostazioni*

In proposito, un'indagine conoscitiva ha confermato la significativa crescita della domanda in questo segmento, in cui l'ingresso di nuovi vettori ha comportato una maggiore flessibilità dei servizi e competitività dei prezzi.

Configurandosi una situazione di concorrenza nel mercato rilevano, quindi, le condizioni di accesso dei vettori alle autostazioni, in particolare a quelle che si trovano in corrispondenza dei principali nodi intermodali (aeroporti, porti, stazioni ferroviarie e metropolitane). Per la prima volta, sono state, così, introdotte misure per regolare la gestione della capacità delle autostazioni e dei relativi spazi e servizi, in modo da tener conto, in particolare, delle esigenze delle persone disabili e a mobilità ridotta, e la determinazione di tariffe e canoni di accesso e uso.

Con riferimento all'accesso alle infrastrutture aeroportuali, completata nel mese di luglio 2017 la *mid-term review* dei modelli tariffari vigenti, l'Autorità si accinge ad avviarne la completa revisione.

*Accesso agli aeroporti*



Efficienza dei costi, adeguatezza della loro elasticità rispetto ai livelli di traffico, aggiornamento del costo medio ponderato del capitale (*WACC*), trattamento dei margini commerciali e qualità del servizio saranno tra i temi oggetto della revisione.

Sulla base di quanto rappresentato, l'Autorità mantiene il convincimento che una regolazione proporzionata e trasparente operi a favore di tutti gli aeroporti e dei vettori, a prescindere dalla loro dimensione e potere di mercato.

*Accesso alle infrastrutture  
ferroviarie*

L'ambito ferroviario, oltre alle ordinarie attività connesse all'esercizio dei poteri di regolazione, prescrizione e monitoraggio, ha impegnato l'Autorità nell'analisi degli effetti prodotti dalla introduzione di modalità innovative di gestione ed esercizio della rete e dei servizi.

Fra i casi rilevanti, vi sono il progetto di potenziamento della velocità massima sulla rete ad alta velocità e le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, che sono tuttora oggetto di distinti procedimenti di vigilanza; vi è anche quello della messa in esercizio di treni in composizione doppia, al cui riguardo l'Autorità ha già adottato specifici criteri per l'adeguamento del pedaggio.

*Obblighi di separazione e  
trasparenza*

Nel dare esecuzione alle più recenti disposizioni in materia di *governance* del settore ferroviario contenute nel IV Pacchetto, l'Autorità rivolgerà la propria attenzione all'applicazione delle prescrizioni ivi contenute in ordine al rafforzamento degli obblighi di trasparenza finanziaria, separazione contabile e prevenzione dei conflitti di interesse.

*Protocollo di collaborazione  
ANSF-ART*

È maturata l'esperienza dell'Autorità nella valutazione delle reciproche interazioni tra regolazione del mercato e sicurezza ferroviaria. Come noto, l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria mantiene esclusiva responsabilità a tale ultimo riguardo e, tuttavia, le norme prefigurano la collaborazione tra ANSF e

Autorità, ora formalizzata nell'ambito di un Protocollo sottoscritto tra le due istituzioni.

Con riferimento alle autostrade, su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Autorità ha adottato il modello tariffario e lo schema di concessione da porre a base della gara per l'affidamento in gestione unitaria di un insieme di tratte autostradali nella zona nord-Ovest del Paese (A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià-Sistema tangenziale di Torino, diramazione Torino-Pinerolo e A21 Torino-Alessandria-Piacenza), che sono attualmente gestite da diversi concessionari.

[Accesso alle autostrade](#)

Sono, invece, tuttora in corso le istruttorie relative all'adozione di analoghi provvedimenti per gli affidamenti delle concessioni relative alla gestione di tratte autostradali della zona Nord-Est del Paese (e segnatamente uno con riferimento all'Autostrada A22 del Brennero e uno relativo alle tratte A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro- Conegliano, A57 tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia).

L'Autorità ha, altresì, fornito alla Corte dei conti gli elementi di competenza da essa richiesti nel quadro dell'indagine in corso da parte della sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato a proposito delle procedure competitive, dei modelli tariffari e dei criteri di ammortamento applicati alle concessioni autostradali in essere.

Il secondo insieme di materie è quello dei mercati dei servizi di trasporto, e in particolare del trasporto pubblico locale e regionale.

[La regolazione dei mercati dei servizi di trasporto pubblico locale](#)

Al riguardo, occorre che i contratti di servizio riflettano compiutamente i temi più salienti del dibattito pubblico: mobilità sostenibile, servizi flessibili e condivisi, bisogni dei passeggeri pendolari. L'applicazione dei costi standard non esaurisce la questione del perseguimento dell'efficienza delle gestioni pur

rappresentando un primo passo in questa direzione.

Il IV Pacchetto ferroviario conferma la possibilità di ricorrere, in luogo delle gare, a procedure di affidamento diretto dei contratti inerenti l'esercizio di servizi pubblici di trasporto ferroviario [Regolamento (UE) n. 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri].

Nel tempo, gli enti affidanti hanno ampiamente utilizzato tale facoltà, con poche e note eccezioni.

*L'atto di segnalazione  
congiunto sugli affidamenti  
diretti e in house*

A questo proposito, congiuntamente con l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, l'Autorità ha adottato un atto di segnalazione rivolto ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, alle Regioni e alla Conferenza unificata, per evidenziare l'opportunità che stringenti obblighi di motivazione e trasparenza gravino in capo agli enti affidanti anche nel caso di affidamento diretto o *in house*. L'atto di segnalazione è stato presentato e ricevuto con interesse anche nelle sedi europee rilevanti.

*Gli obiettivi di efficacia e  
efficienza del gestore dei  
servizi di TPL*

D'altra parte, sul piano nazionale, e con riferimento all'insieme dei servizi di trasporto pubblico locale, il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 recante "*Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo*", convertito con modificazioni nella legge 21 giugno 2017, n. 96, nel modificare la legge istitutiva dell'Autorità e integrarne le funzioni, ha previsto che, proprio nei casi di affidamento diretto (e di affidamento *in house*), l'Autorità determini gli obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario. Le norme prevedono, altresì, per tutti i contratti di servizio, che l'Autorità disponga obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre.

Dall'insieme degli sviluppi richiamati emerge che la possibilità di ricorrere a procedure flessibili di affidamento non fa venir meno l'obbligo che i contratti di servizio siano finalizzati al perseguimento di obiettivi di efficienza.

In questo nuovo contesto, si inseriscono le azioni in corso per aggiornare le misure aventi ad oggetto la redazione dei bandi per l'affidamento in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri via strada e ferrovia, già adottate nel 2015, e introdurre di specifiche in relazione al settore marittimo. In quest'ultimo ambito, il procedimento riguarda anche la continuità territoriale e i collegamenti con le isole minori. Entrambi si concluderanno nell'anno corrente.

*Bandi di gara, continuità territoriale e collegamenti con le isole*

Con riferimento al servizio taxi, l'Autorità è intervenuta sia nell'esercizio delle ordinarie attività consultive a favore dei Comuni, che hanno ad oggetto principalmente la programmazione quantitativa delle licenze e gli adeguamenti delle tariffe, sia con riferimento allo schema di decreto ministeriale di riordino del settore, sul quale è stata chiamata ad esprimersi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

*Il servizio taxi*

A quest'ultimo riguardo, e in continuità con l'Atto di segnalazione adottato in materia nel 2015, l'Autorità ha rappresentato l'esigenza di pervenire ad una revisione complessiva della disciplina che escluda vincoli di esclusiva con intermediari dei servizi e favorisca l'utilizzo di strumenti tecnologici per la mobilità.

Il terzo insieme di materie è quello che ha per obiettivo la garanzia della qualità dei servizi di trasporto e l'effettività della tutela dei diritti dei passeggeri.

*La qualità dei servizi e la tutela dei diritti dei passeggeri*

La qualità è materia oggetto dei contratti di servizio tra enti affidanti e imprese di trasporto; tali contratti definiscono e limitano le responsabilità delle parti e lo fanno caso per caso. I diritti, d'altra parte, riguardano il rapporto tra vettori e utenti e sono disciplinati

da norme di portata generale. L'insieme dei due è essenziale per migliorare la complessiva esperienza di viaggio dei passeggeri: finalità oggi ancor più ineludibile nella prospettiva di un'efficace integrazione delle modalità. Entrambi sono oggetto di attività di regolazione da parte dell'Autorità.

*Condizioni minime di qualità  
dei servizi*

Condizioni minime di qualità di portata generale, da inserire nei contratti per la erogazione di servizi gravati da obblighi di servizio pubblico sono già state decise in ambito ferroviario; l'adozione di analoghe misure è in corso con riferimento al trasporto via mare e vie navigabili interne.

Al centro delle misure vi sono i temi della regolarità e puntualità del servizio, della completezza delle informazioni rese ai passeggeri anche prima che intraprendano il loro viaggio, dell'accessibilità pubblica ai relativi dati, e della garanzia di condizioni di accesso ai servizi adeguate per tutti i passeggeri. Per essere efficaci, tali condizioni devono essere assistite da penali, che le misure prevedono.

A presidio delle condizioni minime di qualità, l'Autorità prefigura anche un ruolo attivo delle associazioni rappresentative.

*Contenuto minimo degli  
specifici diritti di natura  
anche risarcitoria*

Veniamo ora alle misure aventi ad oggetto il contenuto minimo degli specifici diritti di natura anche risarcitoria, che i passeggeri possono azionare nei confronti dei vettori. Si tratta di misure previste dalle norme istitutive attraverso le quali l'Autorità declina modalità e condizioni di esercizio di diritti già individuati dalla legge.

Rileva, in proposito, il procedimento avviato dall'Autorità per definire il contenuto minimo dei diritti dei passeggeri dei servizi di trasporto ferroviario gravati da obbligo di servizio pubblico. Il procedimento fa seguito a quello analogo e già concluso dedicato ai titolari di abbonamenti sulle linee ferroviarie ad alta velocità; con l'iniziativa di regolazione in corso l'Autorità si rivolge, invece, all'ampio pubblico dei pendolari.

Anche in questo ambito, sono centrali i temi della puntualità e dei rimborsi in caso di ritardo (anche per i titolari di abbonamento), dell'informazione e delle garanzie e tutele a favore delle persone disabili e a mobilità ridotta.

Queste iniziative di regolazione sono elaborate in contiguità con le funzioni che l'Autorità svolge nella qualità di organismo nazionale incaricato di garantire l'applicazione dei Regolamenti europei aventi ad oggetto la tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia, autobus, mare e vie navigabili interne.

L'esercizio di tali funzioni occupa l'Autorità con risultati ampiamente descritti nel Rapporto annuale. Da esso ha tratto evidenze per l'atto di segnalazione che si accinge ad adottare con l'obiettivo di sollecitare interventi normativi che rafforzino l'effettività delle tutele rivedendo, in particolare, l'apparato delle sanzioni previste dalle norme nazionali di esecuzione dei Regolamenti europei.

*Atto di segnalazione sulle sanzioni per violazioni della tutela dei diritti*

L'Autorità dedica attenzione all'evoluzione della disciplina europea in questa materia. In particolare, essa contribuisce alle iniziative volte a promuovere un approccio multimodale e intermodale alla tutela dei diritti dei passeggeri e interventi positivi per rendere azionabili quelli associati alla emissione di biglietti integrati. Anche su quest'ultimo argomento si sofferma il Rapporto richiamando, fra l'altro, l'esperienza maturata nella gestione di *clearing houses* nei settori bancario e delle comunicazioni.

*Multimodalità e tutela dei diritti dei passeggeri*

\* \* \*

È del tutto evidente che, per far fronte ai complessi temi sin qui esaminati, occorre che la regolazione economica sia intelligibile, non afflittiva e incentivante di comportamenti virtuosi. Essa deve essere, altresì, proporzionata e limitarsi agli interventi necessari a estrarre qualità e convenienza dai servizi di trasporto e a favorire i cambiamenti indotti dall'innovazione tecnologica. Riteniamo di aver sin qui, con gli atti, aderito a questa impostazione.

**Visione**

*Piattaforme e dati*

Si pone ora la questione della natura delle piattaforme digitali, ivi comprese quelle della logistica delle merci. Occorre in proposito considerare se, e a quali condizioni, esse debbano essere assimilate a infrastrutture essenziali il cui accesso, necessario per lo svolgimento di attività economiche nei mercati a valle, andrebbe conseguentemente garantito a condizioni eque e non discriminatorie.

Da valutare, altresì, sempre nella prospettiva della regolazione *ex ante*, la capacità delle piattaforme di gestire *big data* in modo esclusivo e tale da condizionare l'operatività dei mercati dei servizi di trasporto.

Da assicurare in ogni caso, in quanto *emerging commodity*, la disponibilità pubblica dei dati raccolti in esecuzione di un servizio economico di interesse generale o dal concessionario dell'infrastruttura operante in regime di monopolio.

*Integrazione dei servizi e  
riequilibrio modale*

In quanto veicolo del *bene della mobilità*, le piattaforme costituiscono lo strumento attraverso il quale si esprime la domanda di servizi integrati e multimodali: è questo il tema che, nel quadro delle iniziative promosse dalla Commissione europea e nell'ambito dell'IRG-Rail, l'Autorità ha posto al centro della riflessione introduttiva del Rapporto che oggi presento.

*Shift modale e sostenibilità  
ambientale*

L'obiettivo univoco dello *shift* modale si arricchisce di nuove qualificazioni nella ricerca di un equilibrio più avanzato da perseguire attraverso il miglioramento della *performance* ambientale delle modalità più inquinanti. Questo orientamento trova espressione in alcune proposte normative europee e nella ridefinizione dei modelli di business delle imprese che investono in soluzioni *carbon-free* e di mobilità c.d. "dolce".

*Digitalizzazione e domanda  
potenziale*

L'uso di sistemi di trasporto condiviso o in comune di passeggeri, facilitato dalla digitalizzazione, fa emergere una domanda inespresa e potenziale di servizi di trasporto a basso costo e aggiunge una variabile nuova all'individuazione di quelli da

sottoporre a obblighi di servizio pubblico. Per quest'ultimi s'impongono confronti con modelli più efficienti e meno onerosi per la finanza pubblica.

Ove concorrano sulle stesse tratte servizi resi in regime di mercato, da un lato, e di servizio pubblico, dall'altro, occorre chiedersi se corrispettivo e tariffe amministrative applicati a quest'ultimi rispondano a criteri di efficienza. La rilevanza di questi temi sarà resa ancora più evidente dalla attesa applicazione dei test di equilibrio economico.

*Test di equilibrio economico*

\* \* \*

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

**Risorse e sviluppo dell'Autorità**

In questa fase del mandato consiliare, mentre gli Uffici operano sostanzialmente a regime, resta aperto il tema del finanziamento dell'Autorità – presidio della sua indipendenza – e, in particolare, quello del perimetro dei soggetti tenuti alla contribuzione. Dopo la sentenza della Corte Costituzionale del 7 aprile 2017, n. 69, se non il legislatore, saranno i giudici di merito a dare soluzione al rilevante contenzioso tuttora pendente.

*Autofinanziamento*

Con riferimento all'organizzazione, avuto presente l'obiettivo del contenimento dei costi, l'Autorità ha già attivato l'istituto degli acquisti congiunti con organismi analoghi. Essa intende ora promuovere il ricorso a quello dei servizi strumentali e uffici in comune, pure previsto dalla legge, a partire dall'esercizio di talune funzioni attinenti alla gestione del personale.

*Servizi in comune*

\* \* \*

Vengo con piacere alla parte della Relazione che dedico ai ringraziamenti.

**Ringraziamenti**

Ringrazio, in primo luogo, il personale tutto, gli esperti, il Consigliere giuridico e il *Chief economist*, ai quali è rivolto l'apprezzamento



e il ringraziamento mio e del Collegio. Sono e siamo orgogliosi dell'insieme di competenze che essi esprimono e della loro capacità di contribuire al dialogo dell'Autorità con le reti nazionali ed europee di settore. Confido e confidiamo nella loro bravura nel qualificare l'Autorità per consapevolezza del valore dell'indipendenza, modernità della cultura e qualità dell'azione amministrativa.

Ringrazio i pazienti componenti del pool di segreteria dell'Autorità, gli assistenti del Presidente e dei Consiglieri, il portavoce del Presidente.

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, e 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 e del lavoro, la Guardia di finanza, la Città di Torino che ci ospita e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, l'Autorità nazionale anticorruzione, il Garante per la protezione dei dati personali e, non ultime, le Autorità di regolazione dei servizi pubblici nate prima della nostra, con le quali si rafforzano opportunità e ambiti 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, che ci ospitano.

Ringrazio i componenti del Collegio dei revisori e del Nucleo di valutazione e il Garante etico dell'Autorità.

All'interno dell'Autorità, ringrazio i Consiglieri 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.