

## AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Audizione informale del Collegio dell'Autorità dinanzi alle Commissioni riunite del  
Senato della Repubblica (VIII) e della Camera dei Deputati (IX)  
Dell'8 ottobre 2013

---

Illustri Senatori, Illustri Deputati

Sono lieto di rappresentare dinanzi a voi l'Autorità dei Trasporti all'indomani del suo insediamento. La mia presentazione sarà articolata in tre parti:

1. la prima nella quale vi informerò dello stato di avanzamento delle attività per l'avvio dell'Autorità,
2. la seconda nella quale vi illustrerò la nostra valutazione preliminare sull'esercizio delle competenze e dei compiti di regolazione dei trasporti previsti nella norma istitutiva dell'Autorità,
3. la terza nella quale vi anticiperò le linee di lavoro e gli obiettivi dell'Autorità per i prossimi mesi.

\*\*\*

### **1. Stato di avanzamento delle attività per l'avvio dell'Autorità**

Vorrei partire ringraziandovi per la fiducia che, lo scorso 31 luglio, ci avete accordato col voto favorevole alle nostre designazioni a Presidente e Componenti di questo Collegio. Come sapete, il DPR di nomina è stato firmato dal Presidente della Repubblica il 9 Agosto, registrato dalla Corte dei Conti il 4 settembre e pubblicato il 16 settembre. Il giorno successivo, il 17 settembre, si è costituito il Collegio della Autorità a Torino, presso la Prefettura.

Lo stesso giorno abbiamo incontrato le istituzioni locali con le quali abbiamo tempestivamente avviato i lavori per la identificazione della sede, che l'art. 37 prescrive debba trovarsi *"in un immobile di proprietà pubblica, laddove idoneo e disponibile"* e che sarà individuato *con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013"*.

Sono lieto di confermare che fra le opzioni esaminate, il Collegio della Autorità, nella sua seduta del 2 ottobre, ha ritenuto percorribile la proposta di costituire la propria sede presso l'immobile del Lingotto del Politecnico di Torino ritenendola la più idonea ad assicurare le funzionalità necessarie all'avvio della Autorità medesima. Posso altresì confermare che è già in corso la procedura per la adozione del relativo DPCM.

Già da domani avremo l'opportunità di valutare direttamente l'idoneità della sede tenendo la riunione settimanale del Collegio nei locali dove sono state rese operative alcune postazioni di lavoro.

Vorrei ringraziare le Istituzioni piemontesi che hanno tutte attivamente collaborato ad individuare rapidamente la sede, ed in particolare: il Comune, che ha fatto da capofila, la Regione, la Provincia nonché, ovviamente il Politecnico.

Vorrei ringraziare altresì la Prefettura di Torino, presso la quale abbiamo tenuto sin qui tenuto le riunioni del Collegio, per l'ospitalità e il supporto logistico prestato.

Lo scorso 23 settembre abbiamo, inoltre, firmato la convenzione con l'Autorità della Concorrenza e del Mercato prevista dal comma 6 dell'art. 37. Grazie alla Convenzione disponiamo del supporto economico finanziario e logistico necessari per la fase di avvio ed in attesa di attivare le procedure di autofinanziamento. Permettetemi di ringraziare espressamente e vivamente il Presidente Pitruzzella, il collegio della AGCM e l'intera struttura dell'Autorità garante per la efficace collaborazione e l'aiuto in atto.

Abbiamo fatto tutto questo con pochissime risorse. Ci aspettiamo che tutto questo possa essere migliorato ora che anche il Segretario Generale, Avv. Mario Antonio Scino, ha preso funzione dal primo ottobre scorso.

Nella terza parte della presentazione tornerò sui temi del personale e della provvista delle risorse.

## **2. Prime considerazioni in merito all'esercizio delle competenze previste nella norma istitutiva**

Vorrei ora illustrarvi qualche riflessione maturata in queste settimane in cui abbiamo iniziato a simulare lo svolgimento delle competenze e l'esercizio dei poteri che la legge istitutiva ci ha affidato. Conoscete le norme istitutive. Mi sembra, dunque, più utile attirare la vostra attenzione sugli ambiti di attività della ART nei quali si pongono questioni interpretative anche a seguito di interventi normativi succedutisi dalla prima adozione dello "statuto" dell'Autorità, nel dicembre 2011, ad oggi.

Riguardo al perimetro della attività regolatoria della Autorità, il percorso tracciato dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 41 del 2013, richiamata anche nel corso della prima audizione della Autorità, è chiarissimo: l'Autorità detta la cornice di regolazione economica all'interno della quale Governo, Regioni e enti locali sviluppano le politiche pubbliche in materia di trasporti, ciascuno nel rispettivo ambito. Con riferimento a tariffe, canoni e pedaggi, essa stabilisce i criteri *"mentre resta impregiudicata in capo ai soggetti competenti la determinazione in concreto dei corrispettivi per i servizi erogati"*.

Tuttavia, alcune formulazioni normative – se non diversamente precisate – rischiano di creare confusione tanto fra gli operatori che fra le istituzioni interessate.

Occorre in particolare evitare il rischio che la articolazione delle attribuzioni tra più soggetti prevista nelle norme vigenti in relazione ai diversi ambiti del settore dei trasporti dia luogo a sovrapposizioni di funzioni o crei, di fatto, distorsioni dei principi enunciati nella sentenza della Corte sopra richiamata nell'attribuzione di responsabilità per la determinazione di tariffe, canoni o pedaggi o nel valutarne la conformità a criteri prefissati.

Questi rischi ricorrono, particolarmente, nel settore autostradale, sul quale ha inciso la falsa partenza della Agenzia delle infrastrutture, e in quello ferroviario sul quale, da ultimo, è intervenuta la sentenza della Corte di giustizia Europea dello scorso 3 ottobre 2013.

Bisognerà anche evitare vuoti regolatori che potrebbero determinarsi nelle fasi di transizione, come quelle previste per la assunzione, da parte dell'ART, delle funzioni dell'URSF (Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari) – una assunzione di funzioni che potrebbe essere accelerata proprio dalla sentenza appena richiamata – o di quelle di vigilanza sui diritti aeroportuali di cui all'art. 73 del DL 1/2012.

Non avrebbe senso, in ogni caso, che l'ART subentrasse nella verifica della conformità di tariffe canoni o pedaggi laddove essa stessa non abbia preventivamente fissato i criteri da applicare per la loro determinazione. E ciò, tanto più ove tali criteri potrebbero essere stati fissati avendo in mente una prospettiva diversa da quella propria del Regolatore indipendente.

Il Parlamento potrà, se lo riterrà opportuno e ne condividerà la necessità, assecondare un chiarimento dell'assetto normativo su quelle che potremmo definire "aree grigie" dalla cui eliminazione possono scaturire miglioramenti per l'attività della Autorità, i soggetti regolati e il mercato.

L'Autorità è disponibile ed interessata ad un dialogo aperto con le Commissioni qui riunite per affrontare, anche partitamente e per singoli settori, le questioni sopra richiamate.

### **3. Cenni sulle priorità operative dell'Autorità per i prossimi mesi**

Nei due paragrafi precedenti ho cercato di darvi evidenza del fatto che l'Autorità ha davanti a sé una duplice complessità:

- da un lato quella derivante dallo start-up della sua struttura operativa, con i connessi problemi organizzativi e di reclutamento del personale e – non ultimo – quelli derivanti dalle sue prospettive finanziarie (ricordo che i 5 milioni di Euro originariamente stanziati si sono ridotti a 4 di cui 1.5 nel 2013 e 2.5 nel 2014);
- dall'altro quella derivante dal dover iniziare ad esercitare i suoi poteri e competenze in un contesto normativo non perfettamente rodato né sotto il profilo della gestione del regime transitorio né sotto quello della razionale attribuzione delle competenze in materia di regolazione economica dei mercati.

In questo contesto credo di non stupire nessuno se indico quale nostra priorità quella di resistere alla tentazione di inseguire tutte le questioni per concentrarci su quelle che ci competono direttamente e in modo inconfutabile.

La priorità fondamentale, ancora per qualche mese, sarà tuttavia la soluzione dei problemi organizzativi, amministrativi e finanziari. Valore fondamentale avranno i processi operativi per l'identificazione delle specifiche professionalità necessarie e del loro giusto numero, nel rispetto dell'organico previsto.

Siamo consapevoli che la credibilità dell'Autorità non dipenda solo dalla qualità delle norme di legge che l'hanno istituita e che la governano ma, soprattutto per quella più importante e cioè la "credibilità percepita", essa dipenda prevalentemente dalla qualità individuale e collettiva delle persone che ne compongono i ruoli.

Per tale motivo dedicheremo molta attenzione a questi temi; nelle prossime settimane renderemo pubbliche le modalità di selezione del personale in comando da altre amministrazioni dello Stato ai sensi dell'art. 37 comma 6 lett. b-bis) che impone un tetto massimo del 50% del personale in organico.

Contiamo che le persone selezionate potranno realisticamente prendere funzione presso l'ART nei primi mesi del 2014.

Nelle prossime settimane l'Autorità pubblicherà in rete il proprio portale e adotterà i regolamenti di organizzazione e del personale e la conseguente delibera di "entrata in operatività", prevista al comma 6 bis) dell'art. 37, iniziando dal settore ferroviario e aeroportuale oggetto dei regimi transitori sopra richiamati e con particolare attenzione alle azioni che possono da subito essere intraprese in tema di qualità dei servizi agli utenti.