

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

4.

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 LUGLIO 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Catalano Ivan (M5S)	8
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	De Lorenzis Diego (M5S)	7, 14, 15
Audizione del professor Andrea Camanzi, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nomina n. 7), della dottoressa Barbara Marinali e del dottor Mario Valducci, nell'ambito dell'esame delle proposte di nomina a componenti della medesima Autorità (nomina n. 8 e nomina n. 9) (ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481):		Dell'Orco Michele (M5S)	11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2, 6, 7	Gandolfi Paolo (PD)	12
	9, 10, 15, 18	Garofalo Vincenzo (PdL)	9
Bianchi Nicola (M5S)	12	Liuzzi Mirella (M5S)	13
Biasotti Sandro (PdL)	6	Marguerettaz Rudi Franco (LNA)	15
Camanzi Andrea, <i>Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti</i> .	2, 8, 12, 16	Marinali Barbara, <i>Componente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti</i> .	4, 9, 13, 17
		Oliaro Roberta (SCpI)	13
		Tullo Mario (PD)	7, 15
		Valducci Mario, <i>Componente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti</i>	5, 11
		Vecchio Andrea (SCpI)	10
		ALLEGATO: Documentazione depositata dal presidente e dai componenti designati dell'Autorità di regolazione dei trasporti	19

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del professor Andrea Camanzi, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nomina n. 7), della dottoressa Barbara Marinali e del dottor Mario Valducci, nell'ambito dell'esame delle proposte di nomina a componenti della medesima Autorità (nomina n. 8 e nomina n. 9).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, del professor Andrea Camanzi, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nomina n. 7), della dottoressa Barbara Marinali e del dottor Mario Valducci, nell'ambito dell'esame delle proposte di nomina a componenti della medesima Autorità (nomina n. 8 e nomina n. 9).

Ciascuno dei tre nominati svolgerà un proprio intervento; seguirà il dibattito in cui i membri della Commissione potranno

formulare sia domande generali sia domande specificamente rivolte all'uno o all'altro dei soggetti auditi.

Ricordo che l'audizione è rivolta esclusivamente ad acquisire elementi informativi ai fini della valutazione dei requisiti richiesti dalla legge.

Do la parola al professor Andrea Camanzi per lo svolgimento della relazione.

ANDREA CAMANZI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, in questo momento il pensiero di noi tutti e mio personale è rivolto alle vittime, ai feriti e ai familiari coinvolti nella tragica sciagura di Monteforte Irpino.

Abbiamo depositato una presentazione collegiale e abbiamo organizzato i lavori in questo modo: io illustrerò la prima parte della presentazione, la dottoressa Marinali e il dottor Valducci illustreranno la seconda parte.

I colleghi e io siamo profondamente consapevoli dell'importanza della designazione e dell'onore che ci è stato concesso. Si tratta di un compito di alta responsabilità e se il Parlamento vorrà esprimersi favorevolmente lo svolgeremo con la massima trasparenza e sobrietà, con equilibrio e rigore, a garanzia dell'effettiva indipendenza di giudizio e di valutazione. L'indipendenza è la ragione costitutiva dell'Autorità stessa e su di essa ritornerò più avanti.

Siamo altresì consapevoli di quanto sia importante per la competitività della nostra economia la promozione della concorrenza e la costruzione di un assetto più avanzato ed efficiente della regolazione del settore, e ciò sia a livello dei servizi che delle infrastrutture.

Una regolazione più avanzata deve garantire in primo luogo un'adeguata pre-

vedibilità del rischio regolatorio; il suo ragionevole controllo è, infatti, essenziale per attirare i mezzi, i capitali e le tecnologie necessarie per gli investimenti infrastrutturali, e promuovere l'innovazione, anche in materia ambientale, grazie a quest'ultima, di nuovi e più importanti servizi, magari plurimodali, per i cittadini e gli utenti e, in definitiva, di una maggiore libertà di scelta e sostenibilità ambientale dei servizi di trasporto.

Tale nuovo assetto della regolazione non può prescindere, anche per la natura globale del mercato dei trasporti o almeno di alcune sue componenti, dalla partecipazione attiva dell'Autorità all'evoluzione della normativa europea in materia di trasporti.

In questa prospettiva costituisce, secondo noi, una scelta lungimirante l'aver affidato a un'unica Autorità funzioni e compiti attinenti alle diverse modalità di trasporto, prevedendo l'applicazione di principi e strumenti armonizzati di regolazione giuridico-economica.

Certamente tale scelta è molto impegnativa per la costituenda Autorità, ma quanto mai opportuna in una fase in cui le politiche europee del settore — ho in mente in particolare il Libro bianco della Commissione del 2011, che voi sicuramente conoscete bene — insistono proprio sull'integrazione delle modalità di trasporto e sulla creazione, in questa prospettiva, di uno spazio unico europeo dei trasporti.

Siamo convinti che la decisione di istituire un'unica Autorità dei trasporti più che un'anomalia rappresenti, invece, per il nostro Paese una sorta di vantaggio competitivo — lasciatemelo chiamare così — rispetto ad altri modelli organizzativi di tipo verticale e non integrati. Ciò per tre ordini di motivi: in primo luogo, perché l'ampiezza del campo di intervento facilita il trasferimento di strumenti e metodologie di regolazione già applicati in altre modalità di trasporto o sperimentati in altri settori regolati, caratterizzati da livelli di liberalizzazione più avanzati come, ad esempio, quello delle telecomunicazioni e dell'energia; in

secondo luogo, perché per l'Italia ciò costituisce un vantaggio temporale nei confronti dell'Europa in materia di integrazione, armonizzazione e standardizzazione delle attuali misure regolatorie, in una parola, utilizzando un termine inglese, ciò potrebbe rappresentare un *first mover advantage*, cioè il vantaggio di chi parte per primo; in terzo luogo, perché l'integrazione di per sé riduce i costi di gestione della regolazione stessa.

Passo a illustrare i cinque assi portanti sui quali poggia la nostra visione del ruolo dell'Autorità. Ognuno di essi rappresenta, evidentemente, un impegno per la nostra azione futura.

Innanzitutto dedicheremo la massima attenzione a stabilire e a sviluppare rapporti di collaborazione istituzionale attiva, leale e ove necessario propositiva con il Parlamento, ma anche con il Governo e le altre amministrazioni centrali, regionali e locali.

Nell'esercizio dei suoi compiti l'Autorità sarà rispettosa di ruoli e prerogative, secondo i canoni interpretativi anche da ultimo forniti dalla Corte costituzionale nella ben nota sentenza n. 41 del 2013. In questo solco, l'Autorità definirà la cornice di regolazione economica — questa è l'espressione usata dalla Corte — che, come presupposto a monte, necessita dell'elaborazione delle politiche pubbliche in materia di trasporti da parte del Governo, delle regioni e degli enti locali negli ambiti di rispettiva competenza.

Parimenti siamo convinti che le attribuzioni dell'Autorità non sostituiscano né surrogino alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo. In altri termini, le attribuzioni dell'Autorità esprimono una funzione di garanzia e proprio per tale ragione è stata configurata l'indipendenza dell'Autorità, del cui esercizio ho già detto all'inizio di questa presentazione.

Dedicheremo altresì — questo è il secondo impegno — grande attenzione alla costruzione di rapporti di collaborazione istituzionale con le Autorità indipendenti con competenze confinanti con le nostre, *in primis* con l'Autorità

antitrust, con quella per l'energia e quella per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture. Con quest'ultima vi è un confine molto interessante e di grande complessità che è quello rappresentato dall'elaborazione degli schemi dei bandi di gara e delle convenzioni per le gare stesse da inserire nei capitoli dei bandi di gara.

Il terzo asse di lavoro, data la dimensione globale dei trasporti, riguarda i temi europei e internazionali già citati in apertura e sui quali rinvio al testo scritto della presentazione, che è molto più dettagliato di quanto non possa essere io in questo momento.

Complesso e innovativo è il lavoro da fare in questo ambito, ma di grande valore strategico e non solo nel settore ferroviario; molto importanti saranno, ad esempio, l'ambito di applicazione o alcuni istituti. Ho in mente, in modo particolare, quello della durata della nuova direttiva sulle concessioni che, come sapete, è in avanzata fase di esame (dovrebbe essere approvata entro la fine di quest'anno).

Il quarto punto riguarda il metodo con cui svolgere i compiti affidati (su questa materia la collega Marinali si soffermerà in modo un po' più esteso). Esso sostanzia e garantisce l'effettiva indipendenza dell'Autorità e la terzietà dei suoi atti. In questa prospettiva, centrale sarà per noi l'utilizzo dello strumento della consultazione pubblica, anche con tecnologie *web* — quindi *standard* aperti — nonché audizioni dei soggetti regolati, delle loro organizzazioni e delle associazioni dei consumatori e degli utenti.

L'uso dello strumento della consultazione favorirà la messa a punto di tecniche di analisi di impatto della regolazione per garantire una rigorosa proporzionalità delle misure di regolazione da adottare o in essere rispetto alla gravità e urgenza dei problemi da risolvere.

Da ultimo, sotto il profilo delle attribuzioni, l'Autorità eserciterà le proprie funzioni nel rispetto dei vincoli cronologici e per gli ambiti di competenza definiti dalle norme istitutive.

Allo stesso modo, l'Autorità terrà conto dell'evoluzione della disciplina intercorsa *medio tempore*, in parte ancora *in itinere*, nonché degli atti adottati nelle more della piena operatività dell'Autorità, ivi compresi quelli resi necessari dalla pendenza di procedure di infrazione del diritto europeo, con particolare riferimento al processo di conversione del decreto-legge cosiddetto « del fare », dove vi sono alcuni articoli che riguardano le competenze dell'Autorità.

Occorrerà evitare che la convivenza, in alcuni settori, di differenti regimi temporali di regolazione crei incertezze e rappresenti un costo eccessivo per la gestione del sistema di regolazione nel suo complesso per le imprese regolate, nonché crei svantaggi per gli utenti.

Conclusa la parte generale, rinvio al testo depositato. Vi ringrazio per l'attenzione e lascio la parola alla dottoressa Marinali per l'illustrazione del prosieguo.

BARBARA MARINALI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Signor presidente, rivolgo un saluto a lei e a tutti gli onorevoli deputati.

Sulla base delle considerazioni che ha appena esposto il professor Camanzi, intendiamo operare secondo le seguenti linee di priorità. Il nostro primo obiettivo sarà quello di minimizzare i tempi di avvio dell'Autorità, dotandola rapidamente delle risorse che sono previste nella norma. A questo riguardo, però, occorre tenere conto di profili diversi che sono al tempo stesso legati all'elevata specializzazione che ha l'attività regolatoria. In primo luogo, teniamo a evidenziare che le norme istitutive — anche in considerazione del necessario contenimento della spesa pubblica, che ormai richiama tutte le decisioni assunte dal Parlamento da molto tempo a questa parte — assegnano all'Autorità un numero molto limitato di risorse umane, soprattutto in rapporto alla complessità, all'articolazione e anche alla novità dei compiti attribuiti.

L'alto grado di specializzazione di queste funzioni a fronte di risorse limitate impone, quindi, una selezione accurata del

personale nel rispetto delle procedure di reclutamento che la legge stessa prevede. Pertanto, per poter assicurare la pronta operatività delle strutture, nell'immediato sarà determinante e vincolante — così come previsto dalla norma — ricercare le eccellenze professionali che sono già in servizio presso le pubbliche amministrazioni che, grazie all'esperienza maturata in settori come quello della regolazione concorrenziale di servizi pubblici, della tutela dei consumatori e della disciplina degli investimenti, possono contribuire fin da subito a dare impulso allo sviluppo della regolazione nel settore.

Allo stesso modo sarà necessario valutare accuratamente che questi candidati, che già lavorano nelle pubbliche amministrazioni, siano anche particolarmente motivati ad affrontare le sfide della regolazione e dell'efficienza del settore nel suo complesso perché, come sappiamo, c'è moltissimo da fare ed è necessario un rinnovato entusiasmo per poter affrontare questa grande sfida.

Il fattore umano, infatti, è sempre decisivo per il raggiungimento di obiettivi strategici, tanto più in questo momento delicatissimo di congiunture economiche in un settore, come quello dei trasporti che voi ben conoscete, che riveste una dimensione cruciale per la competitività, la produttività e lo sviluppo sostenibile di questo Paese.

In secondo luogo, a maggior ragione nella successiva selezione del personale a regime — abbiamo una prima fase che è quella della selezione tramite persone in comando della pubblica amministrazione e quella aperta con procedure di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dalle norme — non solo dovremo ricercare i candidati con le migliori conoscenze specialistiche dei settori, ma saremo particolarmente attenti, qualora vogliate esprimervi con favore nei nostri confronti, a escludere eventuali situazioni di conflitto di interesse, per assicurare alla compagine organizzativa dell'Autorità nel suo complesso i requisiti di moralità e di indipen-

denza che sono necessari a garantire la terzietà dell'istituzione rispetto ai soggetti regolati.

Tale aspetto, tra l'altro, è anche previsto dalla disciplina comunitaria in materia; mi viene in mente la direttiva n. 34 del 2012 sullo spazio ferroviario europeo unico che prevede che ciascuno Stato membro provveda affinché l'autorità di regolazione di settore — in questo caso un'autorità intersettoriale — sia dotata di personale che ne garantisca una gestione indipendente.

Prioritaria è, altresì, l'individuazione di una struttura organizzativa ottimale delle funzioni dell'Autorità. In tal senso, abbiamo individuato quattro categorie principali: la regolazione dei servizi infrastrutturali, la regolazione dei servizi all'utenza, la regolazione degli assetti di settore e la tutela dei consumatori, che riveste importanza centrale in questa Autorità.

Al riguardo, occorrerà adottare un modello che consenta — in linea con quello che il legislatore ha inteso affidare come compito istituzionale — di conciliare e contemperare da un lato l'intersettorialità, l'intermodalità e specialità delle singole modalità del trasporto, e dall'altro l'interscambio, anche nel rispetto delle specialità, a vantaggio della qualità della regolazione.

Vi ringrazio e passo la parola al collega Valducci.

MARIO VALDUCCI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. A me è affidato il compito legato a come l'Autorità svolgerà già dai primi mesi, se voi ci darete la fiducia, ed eserciterà i poteri che le vengono attribuiti dalla legge. Tali poteri, voglio ricordarlo, oltre a essere quelli di regolazione, sono quelli di natura cautelare, conservativa, ispettiva, inibitoria, prescrittiva e sanzionatoria. Questi sono i poteri affidati all'Autorità dalla legge, che necessiteranno di regolamenti di attuazione per poter applicare procedure che abbiano due stelle polari di riferimento: quella della trasparenza e quella dell'accessibilità. In questo fa-

remo riferimento ad alcune norme già esistenti, quali la legge n. 241, la n. 481 del 1995, che regola tutte le autorità di servizi, il codice dall'amministrazione digitale e soprattutto, per quanto riguarda l'accessibilità, faremo riferimento all'accessibilità civica prevista dalla legge anticorruzione.

Tra questi poteri, quello di regolazione ha anche un'attribuzione « indiretta »: l'Autorità è chiamata a dettare i principi e stabilire i criteri di regolazione quando alcune tariffe dei servizi oggetto dei compiti dell'Autorità siano invece determinate da regioni ed enti locali. Terremo conto di questa finalità come previsto nella nostra organizzazione e nei nostri regolamenti.

In ultimo — ma come spesso accade le cose ultime sono anche le prime, perlomeno per quanto mi riguarda — c'è il tema della tutela dei consumatori. Come è stato ricordato, il Libro bianco del 2011 dell'Unione europea dà un forte impulso alla riconversione della mobilità dei cittadini da mezzi individuali a mezzi collettivi e questo spinge ancora di più l'attenzione rispetto agli interessi e alla tutela degli utenti consumatori. Oggi ci sono tantissime carte di servizi, e non c'è chiarezza e trasparenza nel rapporto tra utenza e coloro che erogano questi servizi nel comparto della mobilità.

Siamo convinti che, occupandoci di tutti i settori del trasporto, potremo dare un forte impulso in questa direzione, con la giusta attenzione — come ricordava il presidente Camanzi — ad evitare sovrapposizioni con le altre Autorità. In particolare, quando parliamo di tutela del consumatore, l'Autorità *antitrust* è quella più vicina e sensibile a questi argomenti e perciò con essa sicuramente ci confronteremo.

Concludendo, dal locale al globale, dalla gomma attraversando il ferro, l'acqua e l'aria, nel massimo rispetto di tutte le istituzioni coinvolte, i comuni, le regioni, lo Stato, l'Europa, gli organismi internazionali e cooperando con le altre Autorità, svolgeremo il nostro mandato, se ci darete la vostra fiducia, con l'obiet-

tivo di promuovere la concorrenza e assicurare un maggiore livello di accessibilità nei mercati nel settore dei trasporti dalla parte delle imprese, avvicinandoci a modelli di regolazione che consentano di migliorare il livello della qualità della vita dei cittadini, con il giusto rapporto tra prezzo e qualità del servizio e nel rispetto dell'ambiente.

Per fare questo ci avvarremo dell'autonomia che la legge ci attribuisce per conseguire gli obiettivi che la stessa ci detta. Il Parlamento nazionale sarà il nostro primario interlocutore, oltre che il destinatario dei nostri principali documenti. Al presidente e a tutti i componenti di questa Commissione rivolgiamo il nostro ringraziamento per l'attenzione e il tempo che ci state dedicando.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni. Ricordo che i candidati sono convocati per un'analoga audizione alle 15 al Senato. Credo, comunque, che riusciremo a ritagliarci un tempo sufficiente, tenendo conto anche dei lavori dell'Assemblea.

SANDRO BIASOTTI. Signor presidente, mi scuso per essere arrivato in ritardo e non aver ascoltato l'inizio dell'intervento del candidato presidente.

Avendo partecipato anche all'audizione della terna precedente — probabilmente voi avrete letto il loro intervento — rilevo il fatto che voi ci avete detto poco, mentre la volta precedente il candidato De Lise si era dilungato molto, a mio avviso forse troppo.

Ho letto i vostri *curricula*, quindi non ho alcun tipo di obiezione e, per quelle che sono le competenze di ognuno di voi, sono convinto che farete un ottimo lavoro. Abbiamo spinto molto per avere l'Autorità dei trasporti perché la riteniamo fondamentale per una serie di problematiche che abbiamo chiarito nella precedente seduta: l'intermodalità, lo sbilanciamento fra gomma e ferro che non è accettabile, le tariffe dei traghetti che sono insostenibili (lo abbiamo dibattuto tante volte in questa

Commissione), il trasporto aereo, le autostrade che sono tenute in un modo indecente — mi dispiace dover ammettere che quando dalla Liguria arriviamo in Francia si vedono delle gallerie illuminate, mentre qui siamo in una situazione da terzo mondo — e altri aspetti che mi vengono in mente.

Tenendo conto di queste considerazioni, anticipo che da parte mia ci sarà certamente un voto favorevole. Penso che ci dovremo rivedere perché il fatto che dobbiate chiedere subito i soldi per l'attività o che il personale debba avere moralità e indipendenza lo ritengo obbligatorio, ma in considerazione di quello che abbiamo sentito oggi mi aspetto molto di più dalla vostra professionalità.

In bocca al lupo e buon lavoro.

DIEGO DE LORENZIS. Signor presidente, vorrei fare un intervento sull'ordine dei lavori, piuttosto che una domanda, e come tale vorrei fosse considerato.

Lei, presidente, ha appena dichiarato che sicuramente il tempo sarà sufficiente per audire i soggetti presenti. Poiché si tratta di ruoli di responsabilità, riteniamo che il tempo assegnato alla Commissione, a meno che questa attività non prosegua anche domani, sia tutt'altro che sufficiente. La ringrazio.

PRESIDENTE. Procediamo nell'audizione e il tempo ci dirà se è sufficiente o meno.

MARIO TULLO. Apprezziamo — parlo a nome del gruppo del Partito Democratico — il modo in cui ci avete dimostrato la voglia di iniziare questo lavoro complicato e inedito.

Ricordo sempre volentieri che nella scorsa legislatura, la prima in cui sono stato eletto, la prima proposta di legge che ho firmato, a prima firma dell'onorevole Mario Lovelli, riguardava proprio la costituzione dell'*Authority* dei trasporti. Il fatto che tutto il Parlamento abbia deciso di procedere in questa direzione è estremamente positivo.

Il dottor Camanzi ci ha descritto come voi dovrete lavorare. Credo che l'interlocuzione con il Parlamento e in particolare con la nostra Commissione sia fondamentale. È vero che i trasporti sono un elemento che si gioca anche sul piano europeo, ma con l'arretratezza (non mi vengono in mente altri termini) e le contraddizioni del nostro sistema trasportistico credo che ci sia molto da fare anche per quanto riguarda il nostro Paese.

Abbiamo avviato un'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale; una volta conclusa, sarà uno strumento che possiamo mettervi a disposizione. Vi sono colleghi che, in questi giorni, mentre li sollecitavo a partecipare alla votazione di domani, hanno manifestato la loro intenzione di sollevare la questione delle tariffe aeree che sono ormai insostenibili; è un argomento del quale si è discusso molto, anche nella scorsa legislatura, e con il collega Valducci abbiamo avuto modo di discutere e scontrarci anche riguardo alla questione del salvataggio di Alitalia. La tratta aerea Genova-Roma costa 470 euro, e ho appreso oggi che il collegamento aereo con la Calabria costa circa 300 euro; e potremmo fare altri esempi, anche rispetto alle tariffe dei traghetti, tema che è stato sollevato recentemente.

Pertanto, avete molto da lavorare. Vi auguriamo buon lavoro e proveremo a essere al vostro fianco.

La dottoressa Marinali richiamava il periodo di *austerità*, ma io credo che se il Paese e il sistema politico sono interessati a garantire che possiate essere nelle condizioni di lavorare e di ottenere dei risultati, devono evitare di usare l'accetta. Si deve, quindi, mettere a disposizione il personale qualificato che è necessario per partire bene, evitando operazioni di transito da enti, come ad esempio qualcuno che voglia rientrare impropriamente nell'*Authority*.

Al contrario, è bene che l'*Authority* sia messa in condizione di lavorare da subito con personale competente, sia in termini di qualifica che in termini numerici.

IVAN CATALANO. Signor presidente, prima di rivolgermi al professor Camanzi vorrei fare un appunto su quanto è stato esposto. Sarebbe opportuno riferirsi ai cittadini più che ai consumatori, perché l'Autorità dei trasporti deve garantire il diritto alla mobilità a tutta la cittadinanza e non solo alla categoria dei consumatori.

Entrando nel merito dell'audizione, chiederei al professor Camanzi qual è la sua posizione in merito a una questione che riassumo. Come lei sa, la legge di istituzione dell'Autorità dei trasporti attribuisce all'Autorità stessa la possibilità di garantire le condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie. Il decreto legislativo n. 188 del 2003, che recepiva le direttive europee in merito a questa questione, aveva attribuito provvisoriamente al Ministero dei trasporti, andando d'intesa con la Conferenza unificata e sentiti gli altri enti, la possibilità di approvare il canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore, in questo caso RFI (Rete Ferroviaria Italiana) partecipata dallo Stato.

Durante la discussione sul cosiddetto « decreto del fare » è emerso un aspetto a mio avviso preoccupante, ovvero la possibilità che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti approvi d'ufficio la proposta di canone di RFI. Originariamente, la prima bozza del decreto al momento della discussione in Assemblea prevedeva che il Ministro approvasse questa proposta di canone che arrivava da RFI, ma con le varie riformulazioni del decreto l'articolo 24 a cui mi riferisco è stato modificato ulteriormente fino a prevedere che la proposta da parte del gestore sia approvata d'ufficio e non che sia il Ministro ad approvarla.

Noi avevamo presentato un emendamento che avrebbe permesso di fare un passo in più rispetto al decreto n. 188 che con l'istituzione dell'Autorità creava una sorta di buco. Tale emendamento contemplava la possibilità di far passare all'Autorità dei trasporti l'approvazione del canone proposto da di RFI, considerato che

l'Autorità è stata istituita per la garanzia dell'equo e non discriminatorio accesso all'infrastruttura ferroviaria e che la definizione del canone rende equo e non discriminatorio l'accesso alle infrastrutture ferroviarie, visto che RFI è gestore ma appartiene ad una *holding* in cui è presente un'altra società partecipata, Trenitalia, che eroga un servizio. Quindi, per togliere questa patata bollente al Ministero volevamo affidare tale compito all'Autorità, perché ritenevamo che fosse l'organismo che si dovesse occupare di questa questione.

Inoltre, all'articolo 25 del medesimo decreto-legge del fare avevamo proposto un emendamento per regolare la questione della struttura di vigilanza e controllo delle concessioni autostradali, la struttura che ha ereditato le funzioni dell'Agenzia di vigilanza e controllo delle concessioni autostradali che viene richiamata nella legge di istituzione dell'*Authority* quando si definiscono le sue competenze, e si esplicita che sono fatte salve quelle dell'Agenzia di controllo e vigilanza, che non esiste più.

Nell'emendamento proposto avevamo evidenziato che c'era un rimasuglio di una competenza rimasta al Ministero delle infrastrutture — la lettera *e*) del comma 2 — che secondo noi doveva passare all'Autorità dei trasporti.

Vorrei, pertanto, chiedere al professore se reputa di utilità per il Paese e per la stessa *Authority* l'approvazione di questo decreto-legge e, nello specifico, gli articoli 24 e 25, così come sono formulati nel testo approvato dal Parlamento.

ANDREA CAMANZI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Signor presidente, vorrei prima fare un inciso per precisare che non sono professore. Sono stato professore a contratto per due anni presso la LUISS, come si evince dal mio *curriculum vitae*, quindi non vorrei che i professori veri, cioè quelli che hanno fatto un concorso, si offendessero nel sentire che mi chiamate professore.

Rispondo in modo particolare alla domanda dell'onorevole Catalano. Capisco che gli argomenti sollevati dall'onorevole sono centrali, estremamente importanti e di grandissima attualità, ma nella mia presentazione mi sono volutamente astenuto dal commentarli, precisando che rispetteremo le norme che sono *in itinere* e fra queste ho espressamente citato gli articoli 24 e 25 del decreto-legge del fare, con le modificazioni che sono state apportate nel corso della conversione in legge. Diversamente avrei commesso uno sgarbo istituzionale, in quanto noi siamo designati presidente e componenti dell'Autorità, ma non abbiamo al momento la possibilità di esercitare alcun mandato. Dipenderà ovviamente dall'esito di questa audizione e di quella che faremo a breve al Senato e soprattutto della votazione della proposta di parere, ma non vogliamo assumerci prerogative che non siano istituzionalmente corrette.

Ciò non vuol dire che come singolo non abbia idee, perché vi assicuro che ne ho e come me le hanno anche i colleghi, né significa che questa materia non sia rilevante per l'Autorità. Permettetemi, però, di non esprimermi, perché sarebbe uno sgarbo e un comportamento non corretto.

PRESIDENTE. Una piccola curiosità: nella lettera di trasmissione del Ministro Franceschini alla Presidenza della Camera si legge «Nomina del professore Andrea Camanzi», è questo è il motivo per cui usavo questo titolo.

Anticipo ai colleghi che qualora il tempo non fosse sufficiente riprenderemo l'audizione al termine della seduta pomeridiana dell'Assemblea.

BARBARA MARINALI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti.* Vorrei provare a rispondere alla domanda dell'onorevole Catalano sull'articolo 25, perché mi è più vicina come competenze, riferendosi ai poteri dell'ex Ispettorato di vigilanza concessioni autostradali, temporaneamente collocati in un'agenzia che non è mai nata e poi «ribaltati, anche se non completamente,

sull'Autorità dei trasporti. In realtà, non transitano tutti i poteri, perché l'Ispettorato di vigilanza che è stato rinominato — prima si chiamava IVCA, ora SVICA — ma a parte la sigla rimane lo stesso ente, ha dei compiti molto specifici di ispezioni operative (effettuano 1.000-1.100 ispezioni sulle tratte autostradali) quindi c'è un vero e proprio lavoro di ispettorato di vigilanza e sicurezza sulle tratte autostradali. Questi compiti operativi certamente non possono transitare sull'Autorità.

Inoltre, attualmente l'Ispettorato svolge anche la funzione di interlocutore dei concessionari autostradali per quanto riguarda il vaglio e l'approvazione dei progetti e per tutte le applicazioni delle normative tecniche di settore. È evidente che, invece, per quanto riguarda quei compiti come la definizione degli schemi di bandi di gara, la definizione degli schemi di convenzione che poi lo Stato sigla con il concessionario — quindi i veri e propri contratti nei quali lo Stato deve pretendere che il concessionario faccia gli investimenti, rispetti i termini, sia adempiente rispetto all'offerta e alla qualità dei servizi — questi saranno senz'altro definiti dall'Autorità, come previsto dalla norma.

L'Autorità approva gli schermi, detta i principi e i criteri, anche in tema di tariffe per le concessionarie autostradali e poi, come abbiamo detto, all'interno di questa cornice regolatoria anche per il settore delle concessioni autostradali, esistono altri organismi che sono complementari, per quanto riguarda l'esercizio dei poteri, come in questo caso di vigilanza, a quello che l'Autorità è chiamata a fare.

VINCENZO GAROFALO. Do il benvenuto ai tre componenti designati per l'Autorità dei trasporti. Sottolineo che questa Commissione ha lavorato già nella scorsa legislatura, e proprio qui sono nate due proposte di legge per l'istituzione di questa Autorità. Pertanto, per noi questo è un risultato — già raggiunto nella scorsa legislatura e speriamo che adesso sia completato con la messa in funzione di questo importante organismo — al quale guardiamo con grande soddisfazione.

Insieme al collega Lovelli, che oggi non fa più parte del Parlamento, abbiamo predisposto le proposte di legge e avevamo da tempo immaginato che questo organismo avesse l'importanza che voi avete sottolineato nella relazione.

Abbiamo, quindi, grandi aspettative; ci aspettiamo un'attenzione a tutti i settori — come sono stati esplicitati dal dottor Valducci — e una gestione che metta al primo punto non solo trasparenza e accessibilità, ma anche e soprattutto equità. Ci deve essere equità per consentire l'accesso a tutti coloro che vogliono esercitare l'attività di operatori, ma soprattutto per evitare che ci siano — almeno questo è il mio giudizio — continue forme di concorrenza tra varie modalità, assolutamente improduttive per il nostro Paese. Al riguardo, la volontà che allora fu espressa nelle proposte di legge era quella di inserire in tutte le modalità, soprattutto per regolare l'intero comparto della mobilità, elementi di regolazione che potessero dare quello che manca a questo Paese.

In tutte le audizioni che svolgiamo viene sottolineata l'assoluta assenza di un piano di trasporti integrato in questo Paese. Capisco che non sia esattamente il compito dell'Autorità, però, ognuno per le proprie competenze, tenteremo di sviluppare un sistema trasportistico italiano.

Mi è molto piaciuto sentir parlare di quanto sottolineato nel Libro bianco, che ormai è una tendenza, a maggior ragione a seguito di quanto accaduto dal 2011 in termini di strategie e crisi finanziarie e quindi di cambiamento di abitudini. Infatti, dobbiamo sempre più mettere in condizione i cittadini — che poi sono utenti, quindi non credo nella grande differenza fra cittadino e utente — di potere abbandonare il mezzo proprio per utilizzare il mezzo pubblico.

Tuttavia, questo sarà difficilmente realizzabile finché manca — non me ne voglia la dottoressa Marinali, perché non è una critica legata agli individui ma a una politica che il Paese non si è mai voluto dare — un sistema di vigilanza attento e scrupoloso che non guardi solo all'ottemperanza di una norma, ma soprattutto a

quello che deve essere il servizio nei confronti dei cittadini. A questo la politica deve assolutamente dedicarsi in maniera prioritaria e, attraverso voi, noi che siamo anche utenti vorremmo avere dei risultati validi. Attualmente tutti i giorni vediamo che c'è un'assoluta incuranza rispetto ai livelli di qualità che già con le tariffe attuali bisognerebbe conseguire.

Concludo ringraziando il Governo che ha mantenuto l'impegno, assunto dal Ministro Lupi anche in questa Commissione, di mettere in campo nel tempo più rapido possibile — credo che avesse indicato la data del 31 luglio — l'istituzione concreta dell'Autorità dei trasporti. Mi sembra giusto sottolinearlo.

PRESIDENTE. Dato che lei ha fatto alcune considerazioni e non ha posto domande, in questa fase non impegnerei gli auditi nelle risposte.

ANDREA VECCHIO. Per la verità non sono entusiasta come lo sono stati i miei colleghi che mi hanno preceduto, e non tanto per le professionalità che qui davanti a noi si presentano — non ho niente da dire in merito — ma per come è previsto che funzioni l'Autorità. Infatti, non credo che essa potrà avere un ruolo importante nella gestione del sistema dei trasporti in Italia, avendo dei poteri estremamente limitati: non può intervenire, per esempio, all'interno del sistema di gestione delle Ferrovie dello Stato, un sistema di gestione estremamente complesso perché riunisce in sé il gestore, il proprietario, il progettista.

Credo che l'Autorità dovrebbe poter intervenire in questi settori e separare questi poteri — la dottoressa Marinali ha parlato di conflitti di interesse che devono essere evitati, e questo è molto importante — perché all'interno delle Ferrovie dello Stato c'è un'enorme quantità di conflitti di interesse e con questa legge voi non siete in grado di affrontarli perché la stessa non vi dà i poteri per farlo.

Ritengo che le Ferrovie dello Stato, per esempio, non dovrebbero occuparsi delle progettazioni; queste dovrebbero essere

fatte da un ente terzo e non subire le influenze e le decisioni dei funzionari delle Ferrovie dello Stato, così come l'ANAS non dovrebbe progettare le opere che appalta ed esegue. Da questa commistione di conflitti di interesse nascono tutte le problematiche che in Italia abbiamo rispetto ad altri Paesi. Questa norma non vi consente di affrontare questi problemi e credo, pertanto, che l'Autorità stia nascendo monca, indipendentemente dalle vostre professionalità, che immagino siano adeguate (ho guardato i vostri *curriculum*, anche se non sono esperto).

Ho la grande perplessità che questa Autorità stia partendo con il piede sbagliato, non perché non abbia la volontà di partire col piede giusto, ma perché la norma in base alla quale l'Autorità deve essere gestita è sbagliata.

MICHELE DELL'ORCO. Signor presidente, il Movimento 5 Stelle concorda con l'intervento del collega Vecchio. Per noi del Movimento 5 Stelle era un criterio imprescindibile che i membri scelti per ricoprire questi ruoli avessero innanzitutto la competenza tecnica, visto il ruolo tecnico che andranno a ricoprire, e che non fossero persone provenienti da partiti, tanto meno con incarichi di partito di lungo corso. Vedo, però, che almeno il 50 per cento delle persone designate, se non di più, ha incarichi di partito da lungo corso.

Mi riferisco in particolare all'onorevole Valducci, che è stato co-fondatore di Forza Italia ed è un politico di professione da parecchi anni. A lui vorrei chiedere se gli interessi della forza politica da cui proviene non influenzeranno le decisioni che prenderà in questa *Authority*, quindi se la terzietà sarà garantita realmente.

Inoltre, siamo andati a spulciare la legge anticorruzione n. 190 del 6 novembre del 2012, che ha introdotto un principio che avrebbe dovuto essere adottato già entro maggio 2013 tramite i decreti attuativi che però ancora non sono stati emanati. Ci chiediamo, quindi, se non ci sia un conflitto di interessi perché al comma 50 dell'articolo 1 si dice che

incarichi di responsabilità amministrativa non possono essere ricoperti da persone che nell'anno precedente abbiano ricoperto cariche elettive. Ricordo che nella scorsa legislatura Valducci era deputato in carica e presidente di Commissione.

Questi aspetti sollevano alcune perplessità, pertanto vorremmo sapere dallo stesso dottor Valducci cosa ne pensa, se non crede di essere a rischio di conflitto di interessi.

MARIO VALDUCCI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Penso che, qualora la Commissione mi darà la fiducia, saranno i fatti successivi a testimoniare se io mi comporterò in modo autonomo e con la giusta visione, senza conflitto di interessi. Penso che i colleghi del Movimento 5 Stelle possano comunque chiedere, perché questo attiene a un tema del passato e non del futuro, ai colleghi del Partito Democratico - non ai colleghi del movimento politico cui appartenevo - come io abbia presieduto la Commissione e quante volte abbia utilizzato la mia provenienza, in una Commissione che ha competenza anche in tema di telecomunicazioni, per portare profitto a personaggi importanti del mio movimento politico.

Penso che la terzietà di una persona si veda anche nelle cose che ha fatto e non in quelle che si impegna a fare. Ritengo che la stessa cosa si possa chiedere a chi ha potuto constatare la mia attività di Sottosegretario alle attività produttive, dal 2001 al 2006, rispetto all'operato svolto.

Posso solo aggiungere che io non sono un politico di professione; a 28 anni ero dirigente d'azienda, avendo iniziato a lavorare in una società di revisione. Non avrei mai pensato di fare il parlamentare in vita mia; l'ho fatto per tanti anni, è stata una bellissima esperienza, ma ho chiesto io di non essere più candidato al nuovo Parlamento, perché ritenevo giusto concludere un'epoca nelle istituzioni che, per quanto mi riguarda, era già stata fin troppo lunga.

Tra l'altro, penso che parlare di sé stessi sia un po' fuori luogo, quindi penso che saranno i colleghi a poter dire qualcosa al riguardo nel dibattito.

PAOLO GANDOLFI. Approfitto dell'occasione di poter interloquire con i candidati per una riflessione molto rapida su cui, se vorrete, potrete dire la vostra opinione.

Nel settore in cui sarete chiamati a rivestire un autorevole compito di controllo vedo tre questioni che mi sembrano ispiratrici della necessità di un'*Authority* nel settore dei trasporti.

La prima questione è già stata citata e lei, dottoressa Marinali, ha dato un taglio più preciso alla funzione che dovrete svolgere nel rapporto con la società Autostrade. A mio giudizio — e lo sottopongo come valutazione — rimane una sperequazione forte nel settore stradale tra gli effetti che le concessioni autostradali hanno sulla capacità delle società (forse fatta eccezione per qualche tratto, come quello dell'Autostrada dei fiori che veniva citata prima), sia a causa della durata sia per caratteristiche dei contratti, di gestire con efficienza i tratti autostradali la redditività che questi generano a monte per le società, e al contempo lo stato deprecabile della rete stradale, gestita direttamente da colui che fa le concessioni.

Quindi, c'è qualcosa che non funziona all'interno di un sistema in cui su due reti, entrambe di livello e di importanza nazionale, ve n'è una che produce redditività e al tempo stesso ha effetti positivi in termini di qualità, almeno per la parte di rete che conosco e, invece, un'altra, gestita direttamente da colui che fa le concessioni, che è in uno stato penoso.

Credo che, da questo punto di vista, l'*Authority* dovrebbe arrivare a garantire un principio di perequazione all'interno delle reti stradali nazionali, altrimenti non si capisce bene a quale scopo diamo in concessione una rete stradale.

Il secondo punto che vorrei sottolineare, e di cui abbiamo discusso già con l'amministratore delegato Moretti — quindi

è un dibattito già noto — è quello della differenza, in termini di gestione, di fruizione, di redditività e di presenza di operatori, tra la gestione dei servizi ad alta velocità e quelli pendolari della rete ferroviaria.

Ribadisco quanto emerso in questa Commissione in occasione delle audizioni, cioè che si richiede un'attenzione e una capacità di riequilibrio a favore del sistema delle reti regionali, in maniera tale che su questo settore ci siano dei benefici provenienti da un eventuale sviluppo di una concorrenza efficace e libera.

Il terzo e ultimo punto riguarda il trasporto pubblico locale. Questo tema è stato affrontato e, come diceva l'onorevole Tullo, è in corso un'indagine conoscitiva. Abbiamo anche delle autorità locali con cui penso che entrerete in rapporto, anche se non so bene come funzionerà il rapporto tra *Authority* e agenzie della mobilità, laddove esistano.

Secondo me, esiste un problema di difficoltà e di inefficacia del sistema di libero mercato e di accesso alle gare del trasporto pubblico che deriva, forse, dalla durata troppo breve in Italia, che impedisce che soggetti privati o pubblico-privati o anche semplicemente pubblici che partecipano alle gare possano prevedere, oltre che la partecipazione per gestione, anche investimenti sul trasporto pubblico locale, che al momento sono esclusivamente a carico del pubblico, cosa che potrebbe essere superata se in questo settore ci fosse un'azione più efficace e regolativa da parte dell'*Authority*.

NICOLA BIANCHI. Signor presidente, vorrei chiedere se e come il futuro presidente (e quindi la terna nel suo complesso) vorrà vigilare in merito alle tariffe sulla continuità territoriale — auspicando che non si ripeta più il problema — con riferimento specifico alle tratte da e per la Sardegna.

ANDREA CAMANZI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Personalmente ritengo molto condivisibili e corrette le considerazioni del-

l'onorevole Gandolfi, quindi le considero impegni di lavoro.

Nei confronti della questione posta dall'onorevole Bianchi, posso assicurare che vigileremo certamente, ma non solo su quelle tratte, anche su altre. Vigileremo con grande attenzione sulle tariffe di prossimità, sempre che riceveremo il consenso, in modo tale da poter esercitare pienamente i nostri poteri.

BARBARA MARINALI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Vorrei aggiungere che il tema proposto dall'onorevole Bianchi richiama quello molto importante della garanzia dei cosiddetti « servizi universali ». Abbiamo molto a cuore il fatto che c'è una parte di cittadini, di utenti, che ha diritto ad accedere oltre che a un collegamento necessario e indispensabile — come nel caso delle isole — anche a una parte di servizi di mobilità ad un livello di garanzie adeguato e a tariffe accessibili a tutti.

Questo tema è molto lontano dall'alta velocità, dall'intermodalità, ma è comunque lo zoccolo duro di tutela del consumatore e dell'utenza che l'Autorità ha primariamente a cuore. È senza dubbio un tema importante che richiama le considerazioni svolte dall'onorevole Gandolfi sul discorso delle strade e delle autostrade. La strada non è remunerata; mantenere una rete stradale non a pedaggio è un servizio universale necessario per chi non vuole o non può pagare le strade a pedaggio, quindi è un'alternativa obbligata. Inoltre, l'ANAS, che è concessionario per conto dello Stato della rete stradale non a pedaggio, viene finanziato ormai da quattro anni solo e unicamente con il contratto di programma per la parte relativa alle manutenzioni ordinarie e straordinarie. Da molti anni non c'è alcuno stanziamento per investimenti in nuove opere, a causa del grave momento di congiuntura economica.

Tuttavia, un conto è realizzare strade grazie a un pedaggio, quindi alla soluzione del *project finance*, che permette di garantire livelli di investimento adeguati, altro è

occuparsi di una rete stradale che per poter sopravvivere a livelli di sicurezza e di manutenzione adeguati necessita di risorse che anno per anno lo Stato deve trovare per poter assicurare una continuità di gestione di questa rete.

ROBERTA OLIARO. Non mi è chiaro quale sarà il ruolo dell'*Authority* all'interno delle attività portuali. Mi è molto chiaro il discorso legato alle infrastrutture ferroviarie e stradali, ma all'interno delle attività portuali e mercantili quale sarà il ruolo dell'*Authority*? Non ho trovato riscontro di questo e sono interessata a saperlo.

MIRELLA LIUZZI. Signor presidente, ho ascoltato la risposta dell'onorevole Valducci. Il problema non è essere stati competenti in quello che si è fatto in passato: questo non lo metto in dubbio e non posso sindacarlo in questa sede. Non so come lei definisca i politici di professione, ma lei è stato qui per cinque legislature. Forse si diventa politici di professione dopo sei legislature?

Questa è una terna molto importante. Avere ricoperto incarichi politici in passato e averli svolti in una certa maniera non deve essere il principio. Le persone scelte devono essere completamente indipendenti, e su di esse non possiamo avere nessun dubbio. È possibile che in Italia non ci siano altre competenze? Non credo. Del resto, non lo diciamo soltanto noi del Movimento 5 Stelle, e tra l'altro avevamo già chiesto al Ministro Lupi di prendere in considerazione un criterio apartitico, meritocratico, che garantisca terzietà. Lo dicono anche le associazioni di categoria, lo hanno detto i sindacati. Credo che avrete tutti ricevuto le *e-mail* contenenti le loro dichiarazioni.

Quella che sta per nascere deve essere un'*Authority* che deve garantire imparzialità e non so come la prenderemmo se un domani in un'*Authority* di tale importanza ci fosse un esponente politico di lungo corso. Pertanto, esprimo dei fortissimi dubbi riguardo a questa nomina, non per la persona in particolare, sulla

quale non mi permetto di dire nulla, ma per il criterio con cui il Ministro l'ha indicata.

DIEGO DE LORENZIS. Signor presidente, da quello che è stato detto in quest'Aula mi sembra abbastanza chiaro che i partiti presenti non ritengono di dover approfondire ulteriormente le competenze e le qualità delle persone audite perché in qualche modo si fidano, e questo vuol dire che, forse, queste nomine corrispondono a criteri per cui l'audizione di oggi per alcuni non è considerata alla stregua di un colloquio di lavoro.

Questo è emerso anche quando alcuni hanno parlato di «dare fiducia»; esattamente come quando ci si presenta con un *curriculum* a un colloquio di lavoro, a un'*Authority* si dà fiducia nel momento in cui si ha una ragionevole presunzione che le persone che stiamo interpellando siano veramente *super partes* e degne di ricoprire gli incarichi che vengono loro assegnati.

Come diceva la collega Liuzzi, il problema non sono le persone, ma i criteri secondo noi privi di trasparenza e di meritocrazia. A tal proposito, come è già stato ricordato, avevamo sottoposto dei *curricula* come punti di riferimento, proponendo delle personalità — non vale la pena citarle, nel senso che i nomi non sono importanti — con esperienza internazionale nel campo della logistica. Non ravvediamo questo tipo di competenze nelle persone qui presenti.

Provo a fare alcune domande molto specifiche, quindi gradirei risposte altrettanto dettagliate.

Il professor Camanzi ha glissato su una domanda posta dal collega Catalano, affermando di non voler fare uno sgarbo alla politica. Dato che è un colloquio di lavoro e la politica le sta chiedendo una risposta, lei ha il dovere di rispondere, altrimenti prenderemo la sua risposta per quello che è stata, cioè un glissare e un omettere il suo pensiero, che poi sarà quello che guiderà la sua azione.

Per quanto riguarda i suoi precedenti incarichi, lei aveva un ruolo di responsa-

bilità in un'altra *Authority*, ed è ovvio che la sua candidatura a questa *Authority* lascerà una carica da ricoprire in quella dove prestava prima la sua opera. Dato che aveva maturato esperienze, sempre nel rispetto di quel principio di meritocrazia che noi auspichiamo, le chiedo se non le sia venuto in mente di rifiutare questa candidatura, visto che ricopriva un incarico di altrettanta importanza e responsabilità.

Negli interventi, soprattutto in apertura, sono state usate parole come «rigore» e «sobrietà». Al pari di quanto accade per i componenti delle altre *Authority*, i compensi saranno di parecchie migliaia di euro, quindi mi chiedo se loro sanno che i colleghi omologhi negli altri Paesi europei hanno compensi nettamente inferiori e come valutano il fatto che in Italia, vista la situazione di particolare criticità, si assicurino ancora compensi così elevati.

Inoltre, negli interventi in apertura si diceva che uno degli *asset* strategici della loro azione sarà la leale collaborazione con le istituzioni. Io non lo inserirei tra gli *asset* strategici che guidano l'operato di un'*Authority*, perché la leale collaborazione è il minimo dovuto tra istituzioni ed enti pubblici che fanno l'interesse dei cittadini. Vorrei ascoltare delle considerazioni sulle affermazioni che sono state fatte.

Ritornando alle relazioni, si è parlato di selezione accurata del personale e di ricercare eccellenze negli enti già esistenti. Vorrei chiedere — rivolgo questa domanda all'onorevole Valducci — se questo valga anche per le persone audite. Sulla terzietà, come diceva l'onorevole Liuzzi, non si possono avere dei dubbi e noi non ci riserviamo di valutare il vostro operato *a posteriori*, ma abbiamo bisogno adesso di garanzie che il vostro operato risponda ai criteri e ai metodi di trasparenza a cui si faceva riferimento prima. Su 60 milioni di italiani, riteniamo che ci possano essere soggetti che rispondano in maniera migliore a certi criteri.

L'ultima domanda è relativa al fatto che negli interventi degli auditi — in realtà

non erano interventi separati, ma sembrava un unico discorso diviso in tre parti, come se già i tre componenti facessero parte dell'*Authority* — non si è fatto alcun cenno al referendum del 2011 che trattava del trasporto pubblico locale al quale accennava l'onorevole Gandolfi. Vorrei, pertanto, conoscere le loro considerazioni sulle indicazioni della volontà popolare espresse in quel *referendum*.

Non si è fatto cenno neanche alla trasparenza del loro operato. Loro opereranno, come per le altre *Authority* esistenti in questo Paese, con un certo grado di autonomia.

MARIO TULLO. Come operò l'*Authority* per la privacy, che fu presieduta da un soggetto che aveva svolto per anni attività politica e che ha esercitato benissimo le proprie funzioni.

DIEGO DE LORENZIS. La domanda, però, riguarda la trasparenza dell'operato. Io auspicherei, esattamente come sta succedendo, per esempio, nella Commissione di vigilanza RAI, che la trasparenza del loro operato si traduca anche in una trasparenza degli incontri e delle audizioni che si terranno, in modo che i cittadini possano sapere che cosa si dice nelle stanze in cui certe decisioni verranno prese.

RUDI FRANCO MARGUERETTAZ. Signor presidente, ho molto apprezzato la parte illustrativa in cui si rimarcava la volontà di attenzione nei confronti della tutela dei consumatori. Vi sottopongo già un piccolo caso di per sé significativo del fatto che i consumatori non sono tutelati. Mi riferisco ai pendolari e ai fruitori del tratto autostradale della Valle d'Aosta, rinomato in quanto è il tratto autostradale più caro d'Italia.

Il fatto che ci sia un tratto autostradale più caro di altri, rapportando il costo al chilometro, è di per sé una non tutela del consumatore, in modo particolare del consumatore locale. Comunque, abbiamo denunciato la questione e vedo, dai cenni, che ne eravate già a conoscenza.

Sottolineo solo l'aspetto problematico di questa questione e mi auguro che abbiate modo di fare una riflessione. Come si risolve questo problema? La difficoltà sorge perché questa tutela giusta e doverosa dei consumatori va in contrasto con gli obblighi dei concessionari. Infatti, per una società concessionaria di un tratto autostradale breve l'unico sistema per rientrare degli investimenti fatti negli anni è quello di aumentare tariffe; questa è un'incongruenza che bisognerà risolvere. Quando si parla di toccare le concessioni, qualcuno obietta che si creerebbero delle disparità, ma c'è già una disparità in partenza per quanto riguarda le concessioni: ci sono concessionari e concessionari, che gestiscono tratti autostradali di diversa lunghezza e con diversi numeri di caselli.

Mi limito a segnalarvi questa problematica che, lo ripeto, per i valdostani è davvero molto pesante.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola agli auditi per le risposte ai tanti quesiti posti, vorrei formulare una breve osservazione. Rispetto alla volta precedente, forse l'audizione ha avuto meno echi e un minore impatto, ma questo non ha danneggiato la nostra autonomia, che c'è e ci sarà in tutte le fasi che abbiamo programmato per varare definitivamente questa Autorità, da noi e dal Parlamento tutto fortemente voluta e nello stesso tempo fortemente osteggiata.

Non voglio dire nulla sulla terna dei candidati, poiché non mi compete, nemmeno nella qualità di presidente di Commissione. Si tratta di una proposta del Governo e mi sembra una proposta autorevole, ma ogni commissario avrà libertà di esprimersi in modo segreto nelle urne.

Mi auguro che questa Autorità sia varata rapidamente — non possiamo più attendere e ciò a prescindere da quale sarà la terna, mi interessa poco —, perché ne hanno bisogno la politica italiana e il Paese.

Sono stati citati tanti esempi. Sulle concessioni autostradali, una cosa è fare

comizi, altro è fare i conti; sulla portualità, forse l'Europa con quel provvedimento metterà a posto una discussione che dura da anni e che non ha visto il varo della legge, pertanto ci affideremo a loro. Anche su questo ho qualche riflessione da fare, perché un conto è il ruolo del regolatore, altro quello del legislatore. C'è il tema degli aeroporti, il tema del trasporto pubblico locale che in questo Paese rischia di essere cancellato, perché nelle condizioni date non so a chi dovremmo affidarci per garantire il diritto universale alla mobilità.

Comunque, credo che dovremmo audire l'Autorità che sarà eletta, mi auguro al più presto, per tentare di sintetizzare alcuni provvedimenti che abbiamo *in itinere*, che riguardano la logistica, la portualità, il trasporto pubblico locale, il Piano nazionale di riordino degli aeroporti. Sono tutte questioni sulle quali questo Governo pensa di intervenire con i decreti. Credo che su questi provvedimenti la Commissione non dovrà e non potrà distrarsi.

Credo che l'attività legislativa continuerà; la Commissione lo farà in modo autonomo con gli strumenti previsti o esaminando i decreti emanati dal Governo, però non ci distrarremo da queste tematiche e alla ripresa di settembre, se alla proposta verrà concesso necessario consenso, dovremo audire *l'Authority*. Non vogliamo darvi i compiti per le vacanze, ma credo che ci siano dei temi imprescindibili, come la questione inserita forzatamente da parte del Governo nel decreto-legge del fare cui faceva riferimento il collega, che a me non convince, perché credo che sia anticostituzionale e penso che sarà impugnata dall'Europa.

Altre questioni sono il trasporto pubblico locale, sul quale non abbiamo molto tempo, e il tema delle concessioni. Si diceva che non dappertutto vi è un'offerta di qualità: non voglio anticipare giudizi, ma quel tratto di autostrada dove è successo l'incidente dell'altro ieri ricordo che, nella mia cultura politica sulla sicurezza stradale, da decenni viene definito un punto nero.

I temi sono molti, credo che dovremo prevedere a settembre un'audizione con l'Autorità nell'ambito di una collaborazione istituzionale per aiutare la produzione di azioni legislative. Non voglio esprimere un giudizio, ma vorrei solo dire, non intervenendo sulla natura di alcune obiezioni, che ho conosciuto il collega Valducci nella scorsa legislatura — ma senza dover intervenire sulla natura delle questioni delicate che ha posto la collega Liuzzi — in una fase di contrapposizione drammatica, berlusconiani e anti-berlusconiani. In questa Commissione non ricordo mai una scorrettezza, un abuso, un conflitto. Eppure ci siamo occupati di televisione, abbiamo tentato di occuparci di questioni che vanno nel cuore del conflitto di interessi che ha generato una fase politica. Devo dirvi che il collega Valducci non ha mai tradito l'autonomia né la sua vocazione, ed è stato un presidente corretto; se ne avessimo avuti altri come lui, in altre Commissioni, probabilmente qui alla Camera non avremmo avuto forzature e ferite sulle quali stiamo ancora intervenendo in questa fase, non sapendo con quali risultati.

Sugli altri candidati non mi pronuncio, per tutti valgono i *curriculum*. Sappiate che ogni collega e commissario è libero di esprimere le proprie valutazioni. Su questa questione non ci sono logiche di maggioranza né di minoranza. Penso che tutti dobbiamo approcciare liberamente il tema. Non è un'*Authority* che nasce nel Governo Passera, ma l'abbiamo pensata qui e ne siamo anche un po' gelosi.

ANDREA CAMANZI, *Presidente designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Faccio solo alcune rapide considerazioni su un punto che mi sta molto a cuore, che è stato toccato anche dall'intervento dell'onorevole De Lorenzis. Il punto è quello dello sgarbo alla politica, dell'apparente reticenza a rispondere sulla questione di merito sollevata da un altro onorevole poco fa.

Sono profondamente convinto che in questa sede saremmo alquanto presuntuosi, altezzosi, e andremmo al di là di

quello che è il nostro ruolo di designati sottoposti al vostro giudizio, se entrassimo nel merito di questioni di cui il Parlamento sta discutendo in fase di conversione del decreto-legge del fare. Non desidero attuare questa intromissione in una competenza legittima istituzionale dei due rami del Parlamento, per rispetto verso i ruoli istituzionali che competono al Governo e al Parlamento riguardo ai compiti che forse — io e i colleghi lo auspichiamo — avremo come Autorità indipendente dal Governo e dalle organizzazioni del mercato. Se saremo chiamati a costituire l'Autorità saremo lieti di ritornare quanto prima, quando voi lo riterrete opportuno, ma noi stessi lo solleciteremo — il presidente Meta parlava di settembre — e in quell'occasione esprimeremo le nostre valutazioni di Autorità indipendente, il che vuol dire una posizione di terzietà, cercando di contribuire, per quello che sono i nostri compiti, alla soluzione dei problemi.

Circa le altre questioni poste dall'onorevole De Lorenzis, mi esimo da una risposta che potrebbe scatenare una discussione fra di noi. Colgo la parte politica della domanda, che leggo nella frase iniziale con la quale l'onorevole ha avviato il suo intervento: i problemi non sono le persone, ma i criteri alla base della scelta. Non ho stabilito io quei criteri; la legge istitutiva dell'Autorità prevede determinati meccanismi in merito ai quali non desidero esprimermi. Posso semplicemente dire che, per quanto riguarda me, come sono certo anche per quanto riguarda i colleghi, se ci darette un giudizio favorevole eserciteremo le funzioni in modo assolutamente indipendente dal Governo, dalle forze politiche, dagli interessi economici che sono rappresentati sul mercato dagli operatori nuovi entranti e da quelli aventi notevole forza di mercato, e saremo dipendenti dalle nostre idee e dall'oggettività dei fatti.

Abbiamo insistito molto — a questo tengo moltissimo — nel sostenere che l'indipendenza dell'Autorità si sostanzia, oltre che ovviamente negli aspetti soggettivi, caratteriali di ognuno di noi, nel metodo

con cui lavora: trasparenza, consultazione, procedimentalizzazione della sua attività, possibilità di essere messa sotto controllo, uso delle tecnologie informatiche, di cui credo di essere un discreto esperto, e uso delle tecniche per tracciare ciò che avviene. Questa, secondo me, è la garanzia migliore dell'indipendenza.

L'Autorità prima di essere formata da individui è un collegio, quindi credo che la sua indipendenza sarà esercitata collegialmente, appunto dal collegio e da come esso lavorerà, strutturerà i suoi lavori, si renderà intercettabile non solo dai soggetti esterni ma anche da tutti quelli che hanno interessi, che sono utenti del sistema di trasporto, compresi i cittadini.

Colgo l'osservazione che mi è stata fatta e la condivido in pieno: ho commesso un errore, poiché parlando di utenti e consumatori intendevo dire cittadini. Personalmente penso che sia l'insieme cittadino come utente e consumatore che debba essere tutelato.

BARBARA MARINALI, *Commissario designato dell'Autorità di regolazione dei trasporti*. Rispetto alla domanda posta dall'onorevole Oliaro, su cosa preveda l'Autorità in tema di portualità, i poteri che vengono previsti per il settore dei porti sono quelli previsti anche per gli altri settori. C'è una disciplina che riguarda l'accesso alle operazioni portuali, ai servizi di interesse generale e ai servizi di interesse nautico, e in quell'ambito bisogna definire le regole.

Sappiamo che oggi in alcune situazioni c'è una sovrapposizione tra servizi di interesse pubblico e servizi in concorrenza, quindi si dovrà avviare il discorso sulla separazione delle contabilità al fine di evitare sussidi incrociati di indebiti vantaggi che possono essere concessi a organismi che operano ancora, sebbene sia passato molto tempo dal 2003, in riserva di legge, in esaurimento.

Inoltre, c'è il tema relativo alla tutela degli utenti e dei consumatori. Ritengo molto importante il discorso della separazione contabile e societaria che era già stato segnalato dall'Autorità antitrust an-

che per il settore portuale. I principi sui quali ci muoveremo sono essenzialmente questi, in una cornice come quella del settore portuale che, come sappiamo, è in grande cambiamento in seguito alle proposte di riforma del settore.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il professor Andrea Camanzi, la dottoressa Barbara Marinali e il dottor Mario Valducci per il loro intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblica-

zione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegato*), dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 10 ottobre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

Presentazione del Presidente e dei Componenti designati per la costituzione del Collegio dell’Autorità di regolazione dei trasporti dinanzi alla Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni (IX) della Camera dei Deputati

Roma 30 luglio 2013

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

siamo consapevoli, i colleghi Barbara Marinali, Mario Valducci ed io, dell’importanza della designazione e dell’onore che ci è stato concesso. È un compito, se il Parlamento vorrà esprimersi favorevolmente, di alta responsabilità, da svolgere con la massima trasparenza e sobrietà, con equilibrio e rigore, a garanzia della effettiva indipendenza di giudizio e di valutazione dell’Autorità.

Siamo, altresì, consapevoli che la promozione della concorrenza e la costruzione di un assetto più avanzato della regolazione dei servizi di trasporto e dell’accesso ed uso delle relative infrastrutture sono essenziali per la competitività della nostra economia e delle nostre imprese. Agendo sulla prevedibilità del rischio regolatorio si attirano i capitali privati e si promuovono gli investimenti strutturali nel settore, si favorisce e valorizza la libertà di scelta dei cittadini-utenti che è, a sua volta, garanzia di qualità e sostenibilità economica dei servizi di mobilità.

Tale nuovo assetto della regolazione non può prescindere dalla partecipazione attiva alla evoluzione della disciplina europea nella direzione di una maggiore integrazione delle tecnologie e degli standard di esercizio dei servizi, delle relative infrastrutture e della loro interoperabilità. Né esso può prescindere dal corretto e rigoroso recepimento di tale disciplina in tutti i paesi della Unione per lo sviluppo di mercato europeo effettivamente aperto e concorrenziale.

In questa prospettiva costituisce una scelta lungimirante l’aver affidato ad una unica Autorità, funzioni e compiti attinenti alle diverse modalità di trasporto, prevedendo l’applicazione di principi e strumenti armonizzati di regolazione giuridico-economica, sia pure con le diversificazioni rese necessarie per i singoli settori in ragione della loro natura e del livello di avanzamento dei processi di liberalizzazione, e ciò sia per l’accesso e l’uso delle infrastrutture che per i servizi. Riteniamo tale scelta impegnativa per la costituenda Autorità, eppure avveduta e lungimirante in una fase in cui le politiche di settore si incentrano in misura crescente sulla integrazione delle modalità di trasporto. Riteniamo anche che l’intersectorialità prefigurata dal legislatore, unitamente alle sinergie e complementarità che ci prefiggiamo di valorizzare, si

rifletteranno positivamente sugli aspetti della regolazione relativi alla tutela degli interessi di utenti e consumatori.

La scelta di istituire una siffatta Autorità dei trasporti precostituisce, quindi, un “vantaggio competitivo” rispetto ad altri modelli organizzativi europei di tipo esclusivamente verticale e non integrati per almeno tre ordini di motivi: in primo luogo, in termini di condivisione di *know-how* tecnico professionali e metodologie sviluppati in settori ed industrie diversi e caratterizzati da livelli di liberalizzazione disomogenei; in secondo luogo, in termini di efficienza delle procedure di regolazione; in terzo luogo, in termini di contenimento dei costi di funzionamento.

L’Autorità nel sistema delle istituzioni

Questa Commissione conosce i problemi del settore dei trasporti: la loro genesi, la loro dinamica, le potenzialità di sviluppo ed il ruolo strategico che esso gioca per la competitività dell’economia, la crescita ed il benessere dei cittadini. La Commissione conosce, altresì, la collocazione ed il profilo istituzionale che il legislatore ha delineato per l’Autorità a partire dall’art. 37 del decreto legge del 6 dicembre 2011 n. 201, circostanza questa che – unitamente alle autorevoli ricostruzioni già disponibili – ci esime dal ripercorrerne lo “statuto”.

Ben inteso, saremo lieti di affrontare gli argomenti sui quali la Commissione volesse richiedere le nostre valutazioni sia nella odierna seduta che, ove si esprimesse positivamente e lo ritenesse opportuno, in un momento successivo. Riteniamo, invece, di esporre qui gli assi portanti sui quali poggia la nostra visione del ruolo e della attività futura della Autorità.

1. In primo luogo, massima attenzione sarà dedicata a stabilire rapporti di collaborazione istituzionale attiva, leale e, ove necessario, propositiva con il Parlamento, ma anche con il Governo e le altre Amministrazioni centrali, regionali e locali. Nell’esercizio dei compiti ad essa conferiti dalla legge l’Autorità sarà, evidentemente, rispettosa di ruoli e prerogative secondo i canoni interpretativi anche da ultimo forniti dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 41 del 2013. In quel solco, l’Autorità definirà la “cornice di regolazione economica” che necessita, come presupposto, dell’elaborazione delle politiche pubbliche in materia di trasporti da parte del Governo, delle Regioni e degli enti locali negli ambiti di rispettiva competenza. Parimenti, come anche già affermato dalla Corte, “le attribuzioni dell’Autorità non sostituiscono né surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo; esse esprimono una funzione di

garanzia, in ragione della quale è configurata l'indipendenza dell'organo" (sentenza n. 482 del 1995).

2. L'Autorità dedicherà, altresì, grande attenzione alla costruzione di rapporti di collaborazione istituzionale con le altre Autorità indipendenti, a partire da quelle con attribuzioni che potremmo definire "confinanti": *in primis*, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture. Essa volgerà, altresì, lo sguardo alle altre due Autorità di regolazione che operano nel comparto dei servizi di pubblica utilità, istituite nell'ambito della legge n. 481 del 1995.

3. Saranno certamente oggetto di attenzione i temi europei ed internazionali. Anche a questo livello, mentre spetta alla politica stabilire gli orientamenti ed alle amministrazioni di settore assicurarne la compiuta attuazione, compete al regolatore indipendente definire le condizioni affinché operatori ed utenti possano trarre i benefici previsti nel rispetto dei principi e del quadro normativo esistenti. A questo proposito, pur in assenza di una vera e propria "rete" di regolatori nazionali con competenze intersettoriali a livello europeo, vi sono almeno tre linee di lavoro da presidiare:

- la prima ha ad oggetto le attività di vigilanza e regolazione economica delle quali l'Autorità è investita in via diretta in forza di norme europee e delle relative disposizioni nazionali di recepimento. E' il caso, ad esempio, delle attribuzioni dell'"Organismo di regolazione" in materia ferroviaria e di quelle dell'"Autorità nazionale di vigilanza" in materia di diritti aeroportuali;

- la seconda riguarda le attività di cooperazione amministrativa con altre istituzioni di settore. In taluni ambiti (quali, ad esempio, il settore ferroviario) norme europee e nazionali già individuano gli obiettivi e le forme di tale cooperazione. In altri essa potrà essere promossa dall'Autorità sul piano bilaterale o multilaterale, entro il perimetro delle sue attribuzioni e valorizzando anche, ove rilevanti, esperienze di regolazione mutate da sistemi extraeuropei o sviluppate in seno ad organismi di settore di livello internazionale;

- la terza consiste nella partecipazione al processo di formazione ed attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione nei modi che, anche per le autorità indipendenti di regolazione e vigilanza, sono stati individuati dalla legge 24 dicembre 2012 n. 234 (art. 19 comma 7). Peraltro, queste forme di collaborazione "tipizzata" non escludono, più in generale, il coinvolgimento dell'Autorità nelle fasi ascendente e discendente dei processi attinenti alla partecipazione dell'Italia all'UE, al cui riguardo essa potrà fornire apporti di esperienza ed expertise.

4. Con riferimento al metodo della regolazione indipendente, attenzione sarà dedicata all'applicazione sistematica della consultazione pubblica via piattaforma aperta su tecnologie

web, incentrata su audizioni ed altri strumenti di coinvolgimento dei soggetti regolati, delle loro organizzazioni di categoria, degli altri interessati, nonché delle associazioni dei consumatori. Questa attività – oltre ad assicurare ogni statutaria garanzia degli interessi delle parti – consentirà di strutturare le analisi di impatto della regolazione vigente e delle misure proposte con la finalità di valutarne la proporzionalità rispetto alla gravità ed urgenza dei problemi da risolvere ed agli obiettivi di interesse generale da perseguire ed ottimizzare il rapporto costi/benefici. E ciò sotto il duplice profilo della intrusività delle misure e dell'arco temporale di applicazione delle stesse.

5. Sotto il profilo delle attribuzioni, l'Autorità eserciterà le proprie funzioni nel rispetto dei vincoli cronologici e per gli ambiti di competenza definiti dalle norme istitutive.

Allo stesso modo, l'Autorità terrà conto della evoluzione della disciplina intercorsa *medio tempore*, che è in parte ancora *in itinere* (si pensi alle disposizioni in materia ferroviaria contenute nel decreto legge 21 giugno 2013 n. 69 in fase di conversione), nonché degli atti adottati nelle more della piena operatività della Autorità, ivi compresi quelli resi necessari dalla pendenza di procedure di infrazione del diritto europeo.

Occorrerà evitare che la convivenza, in alcuni settori, di differenti regimi temporali di regolazione crei incertezze e rappresenti un costo eccessivo per la gestione del sistema di regolazione nel suo complesso, per le imprese regolate nonché svantaggi per gli utenti.

Organizzazione e funzionamento dell'Autorità. Primi atti operativi.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, intendiamo operare, se il Parlamento vorrà esprimersi favorevolmente nei nostri confronti, secondo le seguenti priorità.

Ci prefiggiamo, innanzitutto, di minimizzare i tempi di avvio della operatività della Autorità dotandola rapidamente delle risorse previste. Tenendo conto che le norme istitutive assegnano all'Autorità un numero limitato di risorse umane in rapporto alla complessità, articolazione e novità dei compiti attribuiti, si impongono una selezione accurata del personale e la ricerca di eccellenze professionali nel rispetto delle procedure di reclutamento previste dalla legge e con particolare attenzione ad eventuali conflitti di interesse. La acquisizione di competenze adeguate alla specificità di ciascuno dei sottosettori interessati consentirà all'organo collegiale dell'Autorità di adottare decisioni informate da conoscenze specialistiche di livello e di conferire valore alla intersettorialità voluta dal legislatore.

Prioritaria è, altresì, la individuazione di quale sia la articolazione organizzativa ottimale delle funzioni dell’Autorità, che sono ascrivibili a quattro categorie principali: la regolazione dei servizi infrastrutturali; la regolazione dei servizi all’utente; la regolazione degli assetti di settore e la tutela dei consumatori. Occorrerà, al riguardo, adottare un modello che consenta – in linea con gli intendimenti del legislatore – di conciliare e temperare intersettorialità e specialità delle singole modalità di trasporto.

Quanto, poi, alle modalità di esercizio dei poteri attribuiti all’Autorità – poteri di regolazione, prescrittivi, di indagine ed ispettivi, inibitori, conformativi, sanzionatori ed, infine, cautelari - il tracciato è stato indicato dalla Corte Costituzionale laddove essa richiama le Autorità indipendenti ad agire nel rispetto delle modalità di partecipazione previste dalla legge generale sul procedimento amministrativo, 7 agosto 1990 n. 241 e dalle altre leggi dello Stato ad esse applicabili, tra le quali, specificamente, quelle indicate nella legge n. 481 del 1995 (sentenza n. 41 del 2013). L’esercizio dei poteri attribuiti saranno, dunque, oggetto di specifici regolamenti e di relativa procedimentalizzazione nel rispetto delle disposizioni sopra richiamate, nonché di quelle contenute nel Codice della Amministrazione Digitale. Essi saranno, altresì, soggetti al diritto di “accesso civico” recentemente individuato nell’ambito della legge anticorruzione.

In relazione ai riflessi organizzativi e procedurali delle attribuzioni dell’Autorità rileva, fra l’altro, la natura “indiretta” di parte della regolazione attribuita alla sua competenza laddove essa è chiamata ad individuare, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi e a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati.

L’assetto organizzativo dovrà, in ogni caso, tenere in primaria considerazione le competenze dell’Autorità in materia di tutela dei diritti di consumatori e passeggeri. Infatti, come evidenziato nell’ultimo Libro Bianco della Commissione europea in materia di trasporti, una maggiore diffusione dei modi di trasporto collettivi dovrà andare di pari passo con una adeguata definizione dei diritti dei passeggeri [COM(2011)144 def. del 28 marzo 2011, p. 7]. In questo ambito proprio l’esperienza derivante dalla regolazione settoriale consentirà all’Autorità di farsi promotrice di modelli orizzontali e più avanzati di tutela dei diritti ed interessi dell’utenza.

Conclusioni

Concludendo, dal “locale” al “globale”, dalla gomma attraversando il ferro, l'acqua e l'aria, nel massimo rispetto di tutte le istituzioni (Comuni, Regioni, Stato, Europa ed Organismi Internazionali) e cooperando con le altre Autorità svolgeremo, se ci darete la Vostra fiducia, il nostro mandato con l'obiettivo di promuovere la concorrenza, assicurare un maggiore livello di accessibilità dei mercati nel settore dei trasporti da parte delle imprese ed avvicinarci a modelli di regolazione che consentano di migliorare il livello della qualità della vita dei cittadini anche attraverso la mobilità, con il giusto rapporto tra prezzo e qualità del servizio e nel rispetto dell'ambiente. Per fare questo ci avvarremo della autonomia che la legge ci attribuisce per conseguire gli obiettivi che la stessa ci detta.

Il Parlamento Nazionale sarà il nostro primario interlocutore oltre che il destinatario dei nostri principali documenti. A questa Commissione che ne è espressione rivolgiamo il nostro ringraziamento.

