

NUMERO SPECIALE

Autorità dei Trasporti: cosa cambierà



Luglio 2013

I protagonisti si confrontano

Lupi, Matteoli, Meta, Scibona (M5S), Filippi (PD), Rossi (SCpl), Steer Davies Gleave, Alitalia, Ferrovie dello Stato Italiane, NTV, ASSTRA, UIR, Assoport, Assaeroporti, ANAV, Conftrasporto, Federmobilità, Fercargo, ANITA, UILTrasporti, UGL, FAST

Questo speciale viene pubblicato con il contributo di





PARTI QUANDO VUOI OGNI GIORNO OLTRE 200 FRECCHE



Roma Termini - Milano Centrale da **29€**



**Con le Freccie da centro a centro città
al miglior prezzo. Chi ti dà di più?**

www.trenitalia.com

Offerta a posti limitati e soggetta a restrizioni. Il prezzo riportato si riferisce al livello di servizio Standard con offerta Super Economy. Il cambio prenotazione/biglietto, l'accesso ad altro treno e il rimborso non sono consentiti. Oltre 70 collegamenti al giorno a/r sulla tratta Roma Termini - Milano Centrale. Scopri le condizioni di utilizzo delle offerte Frecciarossa e delle altre Freccie sul sito www.trenitalia.com.

Autorità dei Trasporti: cosa cambierà

FerPress è stata la prima agenzia a proporre un dibattito e a svolgere un'indagine – pubblicata a sua volta in un precedente **Speciale** - tra i protagonisti e gli operatori del settore sul tema dell'Autorità dei Trasporti.

Il primo giro di orizzonte aveva coinvolto maggiormente le imprese che quotidianamente operano sul campo, per registrarne le opinioni ma in qualche maniera anche le esigenze, rispetto ad un'istituzione in grado di innovare significativamente il panorama del settore dei trasporti e, in particolare, gli assetti del mercato futuro.

FerPress ritorna ora a proporre l'indagine con questo **Speciale** che, oltre a rivolgersi alla platea dei protagonisti, si è orientata in particolare a registrare le opinioni dei rappresentanti politici, presidenti e componenti delle Commissioni parlamentari competenti, in gran parte rinnovate rispetto alla legislatura precedente, e dei sindacati.

Il ventaglio di opinioni raccolte e l'analisi introduttiva di una società di consulenza, la *Steer Davies Gleave*, fornirà utili elementi per approfondire ulteriormente la tematica su un argomento di rilievo come l'Authority e – in generale – sulla politica dei trasporti, realizzando uno degli obiettivi principali di **FerPress**, quello di contribuire a diffondere le informazioni su uno dei settori strategici per il nostro Paese. Al di là delle varie posizioni o opinioni espresse (a favore o contro l'Authority), questo **Speciale** dimostra infatti il prevalere in tutti gli interlocutori di una consapevolezza comune sulla centralità ormai assunta dai trasporti e dalle infrastrutture nel "sistema Paese" e sul contributo che

la loro funzionalità può fornire a strategie di crescita e di coesione sociale e ad un maggiore sviluppo competitivo dell'Italia.

L'"Autorità indipendente di regolazione del settore dei trasporti" è prevista dalla legge 207/2012 di conversione del Decreto Liberalizzazioni ed è ai primi punti dell'agenda del nuovo Governo e del Parlamento della XVII Legislatura, come ha confermato più volte anche il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi.

Il dibattito sull'Autorità dei Trasporti italiana continuerà anche dopo la nomina e l'insediamento dei nuovi commissari: il nuovo organismo ha ruoli e competenze che costituiscono un elemento di innovazione sia nel panorama nazionale che in quello europeo.

Compito principale dell'Authority è dettare le regole perché, in tutti i settori dei trasporti, si affermino i valori della concorrenza e della competizione tra imprese fornitrici per consentire la crescita del mercato e un vantaggio finale per il consumatore in termini di prezzi e maggiore qualità dei servizi.

L'ambito su cui si eserciterà il potere di regolazione dell'Authority non ha praticamente confini per quanto riguarda le modalità di trasporto: sono, infatti, compresi i bus e le metropolitane dei trasporti urbani ed extraurbani, le ferrovie, gli aerei, i porti, gli aeroporti, le autostrade.

Come sempre, **FerPress** continuerà ad essere costantemente impegnata a seguire le tematiche della nuova Authority e dell'intero mondo del trasporto.

L'analisi di...



Confronto con l'Europa per individuare le competenze che si vogliono assegnare al soggetto regolatore e le indicazioni di policy

La regolamentazione dei trasporti a livello europeo si è sviluppata in modo differente nei diversi paesi della UE: all'interno delle regole-quadro imposte dall'Europa (es. direttive e regolamenti su liberalizzazione del settore aereo, del settore ferroviario, del trasporto stradale, etc.), ogni paese ha poi scelto un approccio distinto a seconda dei settori da regolamentare e dell'evolversi della struttura e delle caratteristiche degli stessi. In questo quadro variegato, un punto fermo può tuttavia essere trovato nella necessità che tutti i settori dei trasporti oggi hanno di essere soggetti a "regole del gioco" certe e stabili, regole necessarie per incentivare l'ingresso e la crescita di operatori privati e contenere i costi degli operatori pubblici.

Se il fine è dunque la certezza del quadro regolatorio (e della sua applicazione/"enforcement"), i mezzi adottati per giungere a questo obiettivo sono diversi: alcuni paesi hanno creato autorità di regolazione distinte per i diversi settori dei trasporti; altri hanno optato invece per organismi con competenze più vaste – che abbracciano più modalità di trasporto o si estendono ad altri settori (es. network industries come TLC o energia) e competenze (es. trattano anche aspetti quali la sicurezza o il controllo della concorrenza).

Tutte le scelte effettuate hanno una "storia" alle spalle e presentano vantaggi e svantaggi. Analizzarne gli elementi fondamentali è utile per portare alcuni spunti di riflessione al dibattito sulle competenze che potrebbero essere assegnate all'Authority dei Trasporti in Italia. Il contributo proposto si focalizzerà prevalentemente sul settore ferroviario che – insieme al settore aereo – si colloca tra i primi ambiti di intervento di una nuova autorità di regolazione dei trasporti nel nostro paese.

La regolazione ferroviaria in Europa e le lezioni per l'Italia

In un recente lavoro condotto da Steer Davies Gleave per conto della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, sono state analizzate le diverse scelte effettuate dagli Stati Membri in merito alla struttura e alle competenze degli organismi preposti alla regolazione del settore ferroviario. A titolo di esempio, basti pensare al fatto che il mandato assegnato ai regolatori ferroviari spazia da pura attività di regolazione – è il caso dell'URSF in Italia – a competenze in materia di concorrenza e/o sicurezza ferroviaria.

Anche la scelta tra autorità di settore e autorità più generaliste



Competenze Autorità di Regolazione Ferroviaria in Europa

ha trovato risposte diverse nei diversi paesi. C'è chi ha affidato i compiti della regolazione in campo ferroviario ad un organismo ad-hoc, come l'Office of Rail Regulation nel Regno Unito o l'ARAF in Francia - ed anche lo stesso URSF in Italia - puntando sulla competenza specifica nel campo ferroviario del personale interno. C'è invece chi ha creato dei regolatori più ampi in modo da coprire la regolamentazione di tutti i trasporti nazionali, come le autorità dei paesi scandinavi (Svezia, Danimarca e Finlandia) o il servizio di regolazione ferroviaria ed aeroportuale in Belgio. In questo modo si sfruttano le sinergie e si trasferiscono le conoscenze derivate dalle esperienze nei diversi settori. Il rischio di una scelta come questa è che le peculiarità e priorità del settore ferroviario (si pensi ad esempio alla questione dell'interoperabilità) passino di second'ordine rispetto a problematiche più ampie che riguardano il sistema dei trasporti. Infine va ricordato che alcuni paesi hanno trasferito le competenze ferroviarie ad autorità nazionali già esistenti, solitamente attive nel campo della concorrenza o delle network industries (TLC e energia), partendo dal presupposto che le questioni di concorrenza e discriminazione che si estendono al di fuori del settore ferroviario possono essere valutate in un contesto più ampio. È il caso, tra gli altri, della Germania, dei Paesi Bassi e dell'Estonia.

La storia e le differenze istituzionali tra i diversi Stati Membri hanno condotto a scelte diverse anche su due altri elementi fondamentali per l'efficacia e l'operatività degli enti regolatori: le risorse finanziarie ad essi destinati ed il rapporto decisionale tra autorità e governo... in poche parole la governance.

Sul tema risorse va rilevato che le caratteristiche del mercato non consentono quasi mai una completa autonomia finanziaria di questi soggetti, tant'è che la maggioranza degli organismi di regolazione ferroviaria in Europa sono in qualche modo sempre finanziati dallo Stato. Quelli che si autofinanziano (almeno in parte) lo fanno attraverso la concessione di licenze (Repubblica Ceca, Danimarca) e/o i proventi delle multe inflitte agli operatori e ai gestori dell'infrastruttura (Olanda, Regno Unito). La questione cen-



Modalità di trasporto coperte dalle Autorità di Regolazione Ferroviaria in Europa

trale da affrontare nella governance è dunque in realtà data dalla struttura dei rapporti funzionali/organizzativi tra gli organismi di regolazione e i ministeri di riferimento e dal funzionamento del processo decisionale. Diversi organismi di regolazione sono inseriti nell'organigramma del ministero dei trasporti: questa posizione può far sì che le loro decisioni siano influenzate dal perseguimento di obiettivi che esulano da quelli semplicemente regolatori. Ad esempio la necessità di contenere la pressione che il settore ferroviario esercita sulle finanze pubbliche nazionali potrebbe indurre alla determinazione di tariffe di accesso alla rete più elevate di quello che sarebbe il valore efficiente, motivate dalla necessità di recuperare risorse. Altri aspetti che possono sembrare marginali – ma che marginali non sono – vanno considerati: se le possibilità di carriera di chi lavora negli organismi di regolazione sono determinate da soggetti che hanno un interesse nelle decisioni prese dai regolatori stessi, questi ultimi difficilmente potranno portare avanti istanze ritenute “scomode” dai loro datori di lavoro.

Le problematiche relative alla scarsità di risorse e alla governance del sistema hanno minato l'efficacia di alcuni degli organismi di regolazione ferroviaria esistenti, che si trovano in difficoltà di fronte ad un mercato crescente, dove l'ingresso di nuovi operatori impone la necessità di portare avanti attività aggiuntive non previste in precedenza. Anche per questo motivo l'Unione Europea è intervenuta recentemente tramite l'approvazione della Direttiva 2012/34/UE che intende rafforzare l'indipendenza dei regolatori nazionali e il loro ruolo di garanti dei diritti dei soggetti che richiedono accesso al mercato ferroviario. Si dovrà però aspettare ancora un anno per la sua implementazione e bisognerà poi verificare che le scelte nazionali vadano effettivamente nella direzione tracciata dalla Direttiva stessa. Nel frattempo è utile interrogarsi che strada intraprendere per l'Italia.

Verso l'Autorità dei Trasporti - lezioni per l'Italia

Posto che l'obiettivo è – come detto all'inizio – quello di creare le

adeguate certezze di cui necessitano gli operatori ferroviari nel nostro paese, quali sono le modalità operative con cui giungere a questo risultato?

Partendo dal presupposto che l'indipendenza del soggetto regolatore dal ministero di riferimento - almeno nel settore ferroviario - sarà a breve una realtà in tutti i paesi europei, Italia inclusa (così prevede la Direttiva 2012/34/UE), i temi veri da affrontare in questo settore dunque sono piuttosto quelli relativi alle competenze che si vogliono assegnare al soggetto regolatore e alle indicazioni di policy che ad esso sono trasmesse.

Sul primo punto - le competenze - si dovrà risolvere il nodo di se e come integrare la regolazione del settore ferroviario con quella relativa agli altri settori dei trasporti e/o di altre industrie a rete. Nel nostro paese il rischio che una autorità più generalista possa distogliere l'attenzione dalle specificità del settore ferroviario ci sembra più che compensato dai benefici che il regolatore ferroviario potrebbe ottenere dalla creazione di un soggetto che guardi alle dinamiche del sistema dei trasporti nel suo insieme e dal trasferimento di conoscenza mutuato da regolatori di altri settori che sono più avanti nel processo di liberalizzazione e apertura del mercato. Ad onor del vero va detto che sono forse le industrie a rete delle telecomunicazioni e dell'energia quelle in grado di trasferire maggior know-how alla regolazione del sistema ferroviario - come avvenuto in Germania - quindi in questo quadro, a nostro avviso, andrebbe valutata anche una qualche forma di collaborazione e scambio di conoscenze tra la futura Authority dei Trasporti italiana, l'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas e l'Autorità per le Garanzie nelle Telecomunicazioni.

In merito alle indicazioni di policy è evidente che l'autorità di regolazione ferroviaria dovrà esprimersi sul tema della separazione tra proprietà e gestione dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi ferroviari. La scelta dovrà avvenire nel solco tracciato dalla normativa comunitaria vigente, guardando a quanto si sta discutendo nel dibattito legislativo europeo (IV Pacchetto Ferroviario). C'è spazio tuttavia per l'effettuazione di scelte di governance diverse da parte dei singoli Stati Membri, sulle quali, per quanto riguarda l'Italia, l'operato dell'Authority dei Trasporti dovrà discernere da precise indicazioni di policy individuate dal legislatore nazionale. Lo stesso vale per un altro tema fortemente dibattuto: lo stimolo della concorrenza nella fornitura dei servizi ferroviari - e più in generale dei servizi di trasporto pubblico locale - caratterizzati da obblighi di servizio pubblico, su cui dovrà essere chiarito il percorso principe per il loro affidamento (es. gare?) e le regole del gioco su cui si possono confrontare i vari operatori.

Senza chiare e condivise indicazioni sul mandato dell'Authority dei Trasporti, sugli obiettivi che deve perseguire e sulle modalità con cui le sue competenze si intrecciano a quelle di altri organismi di settore, si rischia di perdere l'occasione per creare le condizioni affinché gli operatori trovino quel clima di fiducia e certezza delle regole necessario per supportare investimenti e innovazioni.

Francesco Dionori

Associate

LA POLITICA

Autorità priorità per il Governo Letta e per il rilancio del Paese.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Maurizio Lupi**, ha rilasciato diverse dichiarazioni in cui ha espresso il suo punto di vista sulla questione dell'Autorità dei trasporti.

Lo scorso 21 maggio, a margine dell'audizione sulle linee programmatiche del suo dicastero che lo stesso Lupi ha tenuto presso la Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera dei Deputati, il ministro ha dichiarato che "l'Autorità dei Trasporti è una priorità assoluta per il Governo Letta che dovrà prossimamente concordare i nomi dei tre componenti per arrivare all'insediamento di questo organismo terzo e indipendente, che costituisce un anello fondamentale per la liberalizzazione e lo sviluppo del mercato ferroviario".

Questa posizione è stata poi ribadita lo scorso 12 giugno in un'intervista a "Radio anch'io" in cui si con-



fermava la necessità di produrre "una terna per l'Authority dei Trasporti affinché possa essere finalmente attuata. Il percorso della nuova Authority – ha dichiarato ancora il ministro – si era bloccato perché il Parlamento aveva bocciato la terna di nomi proposta". Lupi in quell'occasione aveva definito l'organo una "svolta che dobbiamo attuare immediatamente perché le liberalizzazioni dei grandi servizi sono un must per il nostro Paese".

"Ulteriore spreco di risorse pubbliche. Incomprensibile in un momento di crisi"



Altero Matteoli
(Presidente 8° Commissione del Senato della Repubblica)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Presidente in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Mi auguro un'approfondita riflessione da parte dell'Esecutivo e del Parlamento sull'opportunità di avviare l'Autorità dei Trasporti. Non bisogna dimenticare che il nuovo organismo è stato istituito con uno degli innumerevoli decreti-legge omnibus varati dal governo Monti e che il Parlamento fu 'costretto', come in altri analoghi frangenti, a votare la fiducia. Basterebbe questo non piccolo particolare per imporre un approfondimento. Nulla è irreversibile e tutto in politica si può modificare, specie le decisioni sbagliate. Io, come

è evidente, resto contrario all'Autorità.

D.: Qual è la sua opinione su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge?

R.: Credo che il ruolo molto vasto attribuito per legge all'Autorità svuoti indebitamente quello del Ministero e del Ministro pro tempore che per sua natura è un ruolo politico e la politica non deve essere delegata a nessun'altra entità. Peraltro, presso il Dicastero dei Trasporti opera già e con buoni risultati, checché se ne dica, una Direzione dotata di poteri indipendenti che svolge parte dei compiti che si vuole attribuire all'Authority. Si può, se serve e se si ritiene necessario oltre che utile, potenziare quella Direzione, affinarne requisiti e poteri, si può rafforzarla senza o con pochissimi oneri per lo Stato. Troverei disdicevole e ingiustificabile se il governo dovesse decidere l'impegno e la spesa di risorse importanti - almeno 1 milione di euro - per le sole indennità dei componenti l'Authority e per il Direttore, esattamente cinque volte l'ammontare delle indennità a ministri e sottosegretari, recentemente cancellate. In un momento di difficoltà sarebbe davvero incomprensibile. Ad un buon esempio ne seguirebbe un cattivo che i cittadini non capirebbero.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accom-

pagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: I fallimenti sono dovuti a vari fattori, di ordine funzionale e meramente politici, e frutto di diversificate opinioni in merito alla delicata questione. Io resto convinto che per dirimere i conflitti giuridici esistano già gli orga-

ni deputati e che quelli di ordine pratico, legati a garantire la concorrenza e alla necessità di attuare le liberalizzazioni dei trasporti, vadano affrontati e risolti dalla politica, quella con la P maiuscola alla quale in questo Paese dobbiamo fare ritorno. Se pensiamo di risolvere tutto con le deleghe ad organismi presuntamente terzi, registreremo solo altri pericolosi fallimenti.

“Legge istitutiva, una conquista per il sistema dei trasporti del Paese”



Michele Pompeo Meta
(Presidente IX Commissione della Camera dei Deputati)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Presidente in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Nella relazione annuale al Parlamento il Presidente dell'Antitrust Pitruzzella ha richiamato ancora una volta l'attenzione sulla necessità di rendere operativa quanto prima l'Authority dei Trasporti, che da troppo tempo attende di essere messa nelle condizioni di affrontare le numerose problematiche di settori che in questi anni sono stati più o meno liberalizzati, come quello ferroviario o quello dei collegamenti marittimi. Sono convinto che il Governo procederà quanto prima ad indicare la terna dei candidati per l'Authority sulla quale dovranno esprimersi le competenti Commissioni parlamentari dopo averne audito i candidati, rimettendo in moto un processo, fermo da troppo tempo, nell'interesse dei cittadini e delle imprese.

D.: Qual è la sua opinione su ruoli, compiti e finalità

dell'Authority fissati dalla legge? Ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Il Partito Democratico aveva presentato all'inizio della scorsa legislatura la proposta di legge per l'istituzione di un'Authority ad hoc sul settore dei trasporti lasciata a bagnarla dal precedente Governo. Ora non resta che mettere in moto la macchina nuovamente e indicare figure autorevoli, autonome, di esperienza comprovata ed in grado di gestire nell'interesse dei cittadini prima, e di quello delle imprese, i processi di apertura al mercato di settori importanti come pure la vigilanza sulle tariffe che in alcuni casi, negli ultimi anni, hanno visto incrementi alquanto ingiustificati.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: La legge istitutiva dell'Authority dei Trasporti è una delle migliori novità del Parlamento negli ultimi anni. Si tratta di una conquista per il sistema dei trasporti del Paese, attesa da diciotto anni ovvero dalla legge istitutiva delle autorità per i servizi pubblici, di cui il Pd va orgoglioso perché per due anni ha impegnato ogni energia per raggiungere tale obiettivo. E' una legge di respiro europeo che elimina burocratismi e conservatorismi ministeriali.

“Slegare nomina dei componenti dalla politica ed estenderla ai cittadini”



Sen. Marco Scibona
(Segretario 8° Commissione del Senato della Repubblica, M5S)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come rappresentante del Suo

Gruppo in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Siamo contrari all'ennesima autorità fatta per la moltiplicazione delle poltrone e dei costi. Serve invece una vera autorità indipendente, slegata dalla politica, e quindi nominata direttamente dai cittadini o comunque formata da “tavoli” di esperti scelti fra i vari comitati dei pendolari e cittadini informati che tutti i giorni vivono il disagio dell'inefficiente trasporto pubblico locale. Un'autorità dalla parte degli utenti e non solo delle lobbies trasportistiche.
D.: Qual è l'opinione del Suo Gruppo su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Il

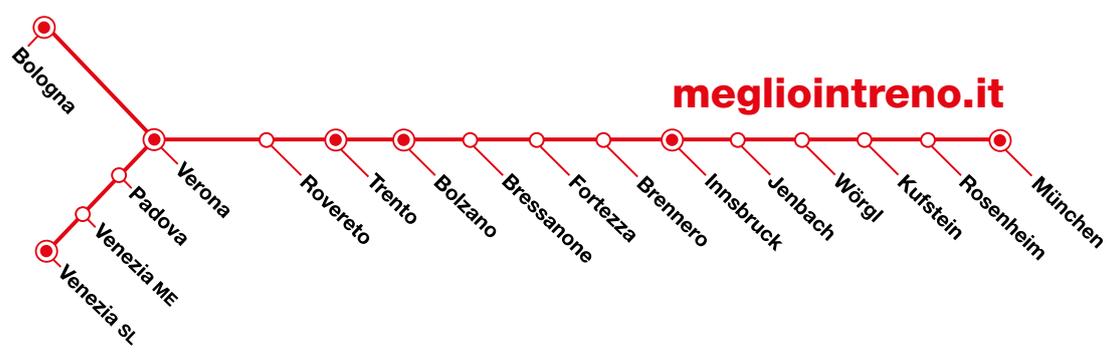


A partire da **39 Euro***

Viaggiare è sognare ad occhi aperti. megliointreno.it

Con i treni **DB-ÖBB EuroCity**, scopri la Baviera con chi ami in tutto relax.

*tariffa a posti limitati, a tratta, a persona.



ALTAVIAEVERY



in collaborazione / in Kooperation

Suo Gruppo ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Sicuramente andrebbe rivista l'attribuzione di poteri all'Authority prevedendo mezzi sanzionatori e di intervento ben più drastici degli attuali. Ed infine va rivista la modalità di nomina, slegandola dalla politica ed estendendo la platea a cittadini che usufruiscono dei servizi di trasporto.

Attenzione particolare ai costi, 5 milioni di euro all'anno (stime 2012) paiono eccessivi.

D.: Come – a nome del Suo gruppo - riassume le cri-

titicità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Authority dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: È necessaria una riforma organica, anche in seno al funzionamento del ministero dei trasporti. È necessario non sovrapporre le varie competenze e limitare le figure dirigenziali. Questa visione sicuramente andrà contro quella della maggioranza di governo, ma riteniamo fuori da ogni dubbio che sia la strada giusta per un'Authority a tutela del pubblico servizio al cittadino.

“Settore dei trasporti deve avere regia unica nella definizione di tariffe e contratti di servizio”



Marco Filippi
(Gruppo PD del Senato)

D.: L'istituzione dell'Authority dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento rappresentante del Suo Gruppo in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Ritengo che il ritardo nell'avvio dell'authority non sia più tollerabile. Le abbiamo attribuito compiti importanti che in questo momento sostanzialmente non vengono svolti da nessun altro organismo, soprattutto nel settore della regolazione della concorrenza nell'ambito ferroviario, sia dell'alta velocità che del trasporto regionale. Ma sono rilevanti anche gli altri compiti ed è importante che il complesso del settore dei trasporti abbia una regia unica nella definizione delle tariffe e dei contratti di servizio. Quello che è fondamentale è che si individuino i componenti tra persona con un'alta competenza nel settore, il massimo di indipendenza dai settori che sono chiamati a regolare e specchiate qualità morali ad ulteriore garanzia della loro autonomia.

D.: Qual è l'opinione del Suo Gruppo su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Il Suo Gruppo ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Francamente mi sembra che ora sia importante farla partire. Ha già compiti molto ampi ed è bene che vengano verificati solo dopo un periodo di rodaggio. È vero che in alcuni casi si limiterà probabilmente ad “ereditare” personale e strutture già esistenti, ma è evidente che potremo dare un giudizio sui compiti e funzionamento solo tra qualche tempo.

D.: Come – a nome del Suo gruppo - riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Authority dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: Difficile rispondere in poche battute a questa domanda. Direi che una delle possibili cause sia un problema comune a tutti i settori dell'economia italiana: una certa insofferenza dei diversi protagonisti a provvedimenti che rendano tutto più trasparente, amplino la concorrenza ed, alla fine, favoriscano i consumatori sia sotto il versante della qualità dei servizi che sotto il versante di costi più giusti, cioè più bassi. Il motivo del ritardo è esattamente il motivo per il quale la sua attuazione non è più rinviabile e ci auguriamo di trovare subito un'intesa su una nuova terna di componenti.

“Recuperare una visione globale del sistema trasporti”



Maurizio Rossi
(Gruppo SCpl del Senato)

D.: L'istituzione dell'Authority dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come rappresentante del Suo Gruppo in relazione alla

nascita di questo nuovo organismo?

R.: Non credo. Ritengo che l'istituzione di questa Authority richieda preventivamente una analisi approfondita dell'impatto di questo nuovo soggetto sull'intera legislazione che disciplina il settore (anche in attuazione a specifiche norme dell'Unione europea), e le diverse competenze già esistenti in materia: la sovrapposizione dell'Authority alle istituzioni già esistenti (Governo e in particolare MIT, e sue articolazioni, ENAC, ANAS, AGCM, Autorità portuali, Regioni, altri Enti locali, ecc.), renderebbe ancora più confusa la legislazione in materia, con rischio di conflitti di competenze e incertezze, tutte a danno delle imprese e del

lavoro, in un Paese che già soffre di troppe regole. L'Italia ancora non ha fatto una scelta sul proprio modello di governo dell'economia: non si possono sovrapporre autorità indipendenti ad altre istituzioni aventi compiti di regolazione senza darsi carico di una compiuta razionalizzazione dell'intera materia.

D.: Qual è l'opinione del Suo Gruppo su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Il Suo Gruppo ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Ho già risposto: fino a quando non si comprende, a monte, quale "modello di governance dell'economia" vogliamo darci, è riduttivo concentrarci solo sull'Authority dei trasporti. Ripeto: prima analizziamo tutta la legislazione in materia di trasporto, il ruolo del Ministero e di tutti gli altri enti, e ca-

piamo se serve radicalmente modificare questa legislazione nell'interesse delle imprese, del lavoro e dei cittadini; poi, se decidiamo che è meglio cambiare molto e istituire l'Authority, vediamo quali compiti attribuirle.

D.: Come – a nome del Suo gruppo - riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: L'Authority dei Trasporti finora è servita più come annuncio di cambiamento che come reale elemento di riflessione sulla regolazione di settore. E finora nulla è stato fatto (a mio avviso opportunamente), perché è mancata quella visione globale dei problemi cui ho cercato di accennare sopra.

LE AZIENDE



“Authority europea per eliminare forti asimmetrie”

Siamo molto favorevoli alla costituzione di un'Authority dei Trasporti e auspichiamo che tale decisione venga assunta rapidamente; questo infatti consentirà l'omogeneizzazione delle regole del gioco per tutti i player, non solo a livello nazionale. La competizione già oggi vede molti soggetti stranieri, tedeschi, francesi, etc operare sul mercato ferroviario italiano. Vanno costruite regole reciproche anche negli Stati di provenienza di questi operatori. Dobbiamo invece registrare che in alcuni Paesi esteri la normativa ostacola la concorrenza.

Pensiamo ad esempio alla questione delle gare che devono essere bandite per l'acquisto di beni e servizi in business in concorrenza: in questo caso la natura pubblica delle Ferrovie dello Stato impone vincoli che altre imprese non hanno. Qui un'Autorità potrebbe orientare e semplificare la normativa.

Ma la concorrenza con le regole omogenee deve estendersi a tutto il Vecchio continente perché è questa la nuova dimen-

sione del mercato. In tal senso diciamo che serve un coordinamento europeo che deve essere svolto da un'Authority europea. D'altra parte anche noi guardiamo al nuovo scenario competitivo, forti del fatto che la nostra efficienza è nettamente superiore a quella delle altre grandi imprese ferroviarie.

Come presidente del CER Mauro Moretti ha più volte sostenuto la costituzione di un'Authority europea in grado di vigilare sugli Stati affinché le Direttive vengano recepite in maniera omogenea da tutti, eliminando le attuali forti "asimmetrie".

Ritornando alla costituzione dell'Authority nazionale, essa rappresenterebbe un fatto estremamente positivo poiché potrà intervenire su uno dei fattori più negativi per il nostro Paese e cioè il forte squilibrio che caratterizza le diverse modalità: dal rispetto per l'ambiente ai contributi erogati, etc.





Nuovo Trasporto Viaggiatori

“Istituzione organismo *super partes* è rimasta lettera morta; fanno però ben sperare le parole del ministro Lupi”

L'arrivo di Ntv nel trasporto ferroviario ad Alta Velocità ha dimostrato, dati alla mano, che la concorrenza fa bene al Paese. In un momento di grave crisi economica e in controtendenza rispetto agli altri segmenti del trasporto la domanda di trasporto AV è aumentata di circa il 15/16%; sono diminuiti di circa il 25/30% i prezzi dei treni; la qualità del servizio di entrambi i competitor è arrivata a livelli prima inimmaginabili, e di sicuro i più alti d'Europa.

Fatta questa premessa, è rimasta però intatta l'urgenza di avere un soggetto terzo, indipendente, che vigili sul rispetto delle regole e intervenga a dirimere eventuali controversie. Il Parlamento italiano con grande lungimiranza ha anticipato la direttiva europea sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario dei viaggiatori. È stato un bene ed Ntv ne è la prova più evidente.

Adesso però è importante che non resti una liberalizzazione incompiuta. Le precedenti aperture del mercato che hanno avuto luogo in Italia, per esempio quelle di telecomunicazioni ed energia, sono state moderate dalla vigilanza di un'Authority di settore. Nei trasporti le attività di regolamentazione del mercato sono invece impropriamente affidate a RFI, il gestore dell'Infrastruttura, e quindi di fatto alle stesse Ferrovie che ne deten-

gono il controllo. È un po' come se l'allenatore di una squadra arbitrasse nello stesso tempo la partita.

Oltre un anno fa il governo Monti istituì l'Authority garante del settore, ma la politica non è riuscita a mettersi d'accordo sui nomi, e l'organismo *super partes* è rimasto lettera morta. Confidiamo molto che il nuovo governo sciogla finalmente questo nodo. E fanno ben sperare in questo senso le parole espresse di recente proprio dal ministro Lupi.



“Favorevoli, ma competenze specifiche per la nuova Authority”

Alitalia si dice favorevole alla costituzione dell'Authority dei Trasporti, effettuata dal Governo Monti, e alla nomina dei suoi tre componenti. La sua costituzione infatti è stato un buon segnale che la politica ha inviato lo scorso anno ai fini dell'apertura del mercato nel settore dei trasporti. Ci sono state indubbiamente resistenze nell'individuazione dei componenti ma esse vanno superate con decisione da parte della politica. Dobbiamo anche far presente che tutto il settore dei trasporti di fatto ha scoperto da poco il libero mercato e, di conseguenza, la competizione può creare non pochi problemi a chi è cresciuto operando in un mercato protetto. Per noi di Alitalia l'Authority deve assorbire e svolgere le funzioni di ENAC.

Infine, per quanto concerne le figure dei tre componenti l'Authority e la figura del Segretario Generale, noi riteniamo che essi debbano avere specifiche professionalità in materia giuridica, regolazione economica e trasportistica.



ASSOPORTI

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI



Mare, trasporti marittimi e città portuali sono una vecchia vocazione per l'Italia, Paese con uno sviluppo costiero senza paragoni con il resto dell'Europa continentale e con potenzialità straordinarie data la posizione geografica strategica nel Mediterraneo, di saldatura tra Est ed Ovest, Nord e Sud. Assoportì, l'Associazione dei porti italiani, aggrega le Autorità Portuali, le Aziende Speciali dei porti, Unioncamere e Camere di Commercio di città portuali. Nell'interesse del Paese e dei suoi associati, in virtù del ruolo dei porti per l'economia italiana, Assoportì promuove lo sviluppo di una politica sempre più efficiente del sistema portuale italiano, a livello nazionale ed europeo.



LE ASSOCIAZIONI

“Organismo necessario per rispondere a problemi strutturali del settore”



Marcello Panettoni
*(Presidente ASSTRA -
 Associazione nazionale delle
 aziende
 di trasporto pubblico locale)*

Come sempre FerPress dimostra di saper stare sul pezzo quando si tratta di

trasporti pubblici locali, e stare sul pezzo oggi per questo settore vuol dire tornare a parlare dell'Authority dei Trasporti. A suo tempo FerPress organizzò un confronto su questo tema veramente molto utile ed interessante per i soggetti coinvolti, tutte persone che all'epoca si illudevano che l'Authority fosse cosa fatta, praticamente dietro l'angolo. E invece no, i veti incrociati della politica riuscirono a bloccare tutto a due secondi dall'avvio. Ottimo quindi il rilancio di FerPress su questo tema, un rilancio che dovrebbe servire a rispondere ad alcune domande basilari. C'è da chiedersi, infatti, perché l'Authority non s'è fatta a suo tempo; c'è da rimettere a fuoco chi la voleva e per quale motivo; infine c'è da chiedersi chi ancora oggi la vorrebbe e chi invece proprio non ne vuole sentir parlare ed auspica un bel colpo di spugna sulla legge che l'aveva istituita.

Dichiariamo subito che noi siamo tra quelli che l'Authority l'hanno voluta anzi invocata da sempre e si guardano bene dal fare marcia indietro oggi. Anzi, riteniamo che in questo preciso momento storico per il nostro settore – quello dei mezzi pubblici che ogni giorno vengono utilizzati da 15 milioni di cittadini – sia più necessaria che mai. Per questo la prospettiva del colpo di spugna ci fa un po' rabbrivire, perché non si può continuare a mandare avanti un sistema complesso come quello dei trasporti pubblici locali con la modalità di Penelope, che sfasciava di notte quello che tesseva di giorno, una modalità sublime per il disegno poetico di Omero, micidiale se applicata ai trasporti, come dimostra l'enormità di interventi legislativi, a correzione in successione l'uno dell'altro, che la politica ha prodotto negli ultimi anni per il nostro settore. Tirare fuori dalle secche spaventose in cui è andato ad incagliarsi il settore dei trasporti pubblici locali a 16 anni da una riforma sbandierata ma mai portata

a termine è una impresa che richiede un taglio netto col passato. L'entrata in gioco effettiva dell'Authority faciliterebbe molto questo cambio di passo, un cambio di passo che è diventato urgente perché i problemi strutturali del settore, sommati alla crisi durissima che si è abbattuta su di esso negli ultimi anni, stanno mettendo a rischio, giorno dopo giorno, la tenuta sul territorio di questo servizio essenziale. I tagli regionali alle risorse del TPL e le carenze di programmazione e governance della mobilità, registrate in questi anni fanno presagire, infatti, un'Italia dei trasporti pubblici irrimediabilmente a macchia di leopardo, con cittadini di serie A e B, quanto all'accesso alla mobilità, a seconda della regione in cui si ritrovano a vivere.

Tanto per dare una idea dei problemi da affrontare: circa 1200 imprese di cui il 50% con meno di 5 dipendenti, più di 20 modifiche legislative in 10 anni, un referendum popolare, diversi interventi della Corte Costituzionale, taglio del 15% delle risorse pubbliche nell'ultimo triennio, un ricorso alla Corte Costituzionale contro il neonato Fondo Nazionale Trasporti per far saltare il vincolo delle risorse al trasporto pubblico; investimenti per infrastrutture e rinnovo del parco mezzi a fari spenti da anni, conseguente impennata dell'età media del parco mezzi (12 anni contro la media europea di 7 anni) evasione tariffaria al 20% che succhia le risorse (450 milioni di euro l'anno) equivalenti a finanziare l'acquisto di 2000 autobus nuovi o un rinnovo e mezzo del contratto di lavoro della categoria; enti locali che pagano a babbo morto i corrispettivi dei contratti di servizio generando un ulteriore indebitamento delle aziende con le banche (oltre 100 milioni di interessi buttati al vento ogni anno). Tutto questo si chiama nanismo aziendale, schizofrenia legislativa, incertezza delle regole e dei finanziamenti, scarsità di risorse, crisi di liquidità, assenza di ammortizzatori sociali, evasione tariffaria. Una situazione del genere può essere affrontata solo con un disegno organico e centralizzato. L'intervento dell'Authority in questo contesto – un intervento specificamente indirizzato per intervenire sulle tariffe e sulle dinamiche tariffarie, sulle regole del mercato, sulla separazione e trasparenza contabile, sulla previsione di regole chiare e trasparenti per l'accesso non discriminatorio ad infrastrutture e mezzi e per il subentro di nuovo gestore – sarebbe a nostro avviso indispensabile per far ripartire il TPL col piede giusto. In conclusione, l'Authority? Va fatta nascere senza esitare un istante, prima che i bisticci politici producano l'ennesimo “aborto terapeutico”.

“Istituzione non può prescindere da elaborazione di una politica industriale chiara e strutturata del settore trasporti”



Alessandro Ricci
(Presidente UIR - Unione Interporti Riuniti)

Esporrò il mio pensiero sull'Authority dei Trasporti in maniera il più possibile sintetica e chiara al fine di evitare inutili digressioni soprattutto su argomenti non nuovi al pubblico del settore e già copiosamente commentati nei mesi più recenti.

Sono fortemente convinto che l'Authority dei Trasporti vada istituita e al più presto, detto questo ritengo, anche, che l'istituzione dell'Authority non possa avvenire prescindendo dall'elaborazione di una politica industriale chiara e strutturata di sviluppo a medio termine del settore trasporti e che sia, invece, della stessa un capitolo d'azione. Ritengo, inoltre, che all'Authority, se mai verrà creata, in quanto entità super parte, vengano assegnati solo ruoli di controllo e di garante di pari, eque e giuste opportunità per tutti, non certo politici, di indirizzo e di pianificazione strategica. Non credo debba essere l'Authority ad occuparsi della separazione contabile e societaria delle imprese integrate, prime fra tutte FS. Credo nell'opportunità di creare un organismo che assuma le funzioni poc'anzi evidenziate, ma credo anche nella necessità di caratterizzare lo stesso con una struttura operativa snella che non si trasformi in un'ulteriore rilevante e ingiustificata voce di spesa per il Paese. Concludo sottolineando che si fa un grande errore nel pensare che la nascita dell'Authority possa rappresentare la soluzione dei problemi in cui versano i comparti del trasporto e della logistica in Italia e non credo che l'Authority riuscirà ad assolvere in maniera neutra il suo ruolo se continuerà ad essere oggetto di contesa tra le rappresentanze politiche.

“Elemento utile per un'efficace gestione del settore dei trasporti ma bisogna evitare creazione di numerosi enti con funzioni analoghe”



Luigi Merlo
(Presidente ASSOPORTI - Associazione Porti Italiani)

D.: L'istituzione dell'Authority dei Trasporti è solo questione di

tempi? Qual è l'orientamento, come Presidente dell'Associazione dei Porti Italiani e di un'Autorità Portuale, in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: L'istituzione dell'Authority dei trasporti, di cui si è ribadita la necessità in diverse sedi, dipenderà dall'azione di Governo e dal peso che si vuole dare al settore nel suo complesso. A mio avviso, vi sono tutti gli elementi che palesano la necessità di un organismo nazionale in grado di dettare regole e di esercitare funzioni di controllo non esclusivamente di ordine burocratico. Tra questi, la rivoluzione in atto nel mondo armatoriale e portuale con ipotesi di concentrazioni e di creazione di oligopoli se non addirittura di veri e propri monopoli logistici locali e nazionali tanto più a motivo della crisi mondiale; una normativa in materia di gestione di aree demaniali che necessita di una attenta modifica e rivisitazione, anche sul fronte sanzionatorio; la necessità di liberalizzare realmente mercati come quello ferroviario; la paradossale vicenda che si è registrata per le grandi privatizzazioni del settore trasportistico (a partire da Alitalia e Tirrenia).

Pertanto, l'Authority può essere considerata un elemento utile per un'efficace gestione del settore dei trasporti, sempre che venga affidato ad una struttura snella e competente, con l'attribuzione di funzioni specifiche.

D.: Qual è l'opinione dell'Associazione su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? L'Associazione ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Come noto, i compiti attribuiti all'Authority dei Trasporti sono molto estesi e in quasi tutti gli ambiti di attività dei trasporti. Credo che assuma particolare rilievo il ruolo che l'Authority dovrebbe avere per lo sviluppo della concorrenza. Questo aspetto, per quanto riguarda i porti, dovrebbe essere oggetto di un tavolo con chi opera nelle Autorità portuali e nei porti, per evitare distorsioni o errate interpretazioni che troverebbero difficile applicazione nel settore portuale. Come Presidente di AssoportI ho chiesto più volte l'istituzione di un tavolo permanente relativamente alle necessità dei porti italiani proprio perché manca una regia unica e nazionale. In tale contesto, credo sia collocabile anche il funzionamento dell'Authority dei trasporti che dovrebbe farsi portavoce della necessità di un piano nazionale dei trasporti e del rispetto delle regole, confrontandosi, inoltre, con quanto accade in Unione Europea. Infatti, uno degli obiettivi dell'Unione Europea è certamente quello di ridurre il peso della burocrazia, o meglio della semplificazione di processi ed iter amministrativi inutilmente complessi. Quest'o-

biiettivo è condiviso dagli attori del mondo portuale e della logistica.

Trovo sia molto importante che la stessa autorità, per quanto riguarda il settore portuale, venga inserita nel contesto complessivo già vigente. Occorre tenere presente, infatti, che diverse funzioni, tra cui quella di regolazione dei processi locali, sono già posti in capo alle Autorità Portuali e tale funzione che comprende un'attività di coordinamento non va indebolita ma rafforzata. Ciò anche in ragione del fatto che le Autorità Portuali non hanno compiti di gestione di attività e servizi, ma si occupano della promozione, della pianificazione e dello sviluppo delle infrastrutture portuali per conto dello Stato.

Inoltre, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha le funzioni di vigilanza e controllo. Non si può pensare di "duplicare". Al contrario, occorre evitare di creare numerosi enti con funzioni analoghe o simili.

L'Autorità dei trasporti, qualora collocata in un'ottica complessiva di coordinamento nazionale del settore, con delle funzioni chiare che non debbono interferire con l'autonomia dei singoli attori, può certamente contribuire positivamente anche a questo obiettivo.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: I primi progetti di istituzione di un'Autorità indipendente di regolazione del settore dei trasporti risalgono, in effetti, alla metà degli anni Novanta quando anche in Italia, su impulso dell'Unione europea ed in parallelo con l'avvio di un significativo processo di privatizzazione, si aprì il confronto sulla liberalizzazione delle Utilities. Questo legame con l'iniziativa europea appare chiaro ad esempio per il settore ferroviario, con un modello di liberalizzazione del settore, a partire dal trasporto internazionale merci, fondato sulla "separazione verticale" tra la gestione dell'infrastruttura (che può essere mantenuta in regime di monopolio) e gestione dei servizi (da aprire progressivamente alla concorrenza), il che implica la presenza di un'Autorità di regolazione indipendente.

Ripetutamente, si è cercato di procedere alla sua istituzione senza successo, probabilmente per la vastità dei soggetti che sarebbero sottoposti alla regolazione a seconda delle diverse modalità. La sua mancata istituzione ha comportato, infatti, una carenza complessiva di regolazione nazionale che, soprattutto in periodi di congiuntura negativa, fa emergere le criticità del sistema trasportistico del Paese.

Si tratta, a mio avviso, di avviare un processo di individuazione puntuale dei compiti che l'Autorità dovrebbe espletare che dovrebbero limitarsi ad una regolazione e ad un coordinamento generale per garantire l'applicazione delle regole da parte di tutti in modo uniforme.

“Sportello Unico per abbattere un sistema burocratico e inefficiente e perseguire la modernizzazione del settore”



Assaeroporti

(Associazione Italiana Gestori Aeroporti)

A distanza di un anno e mezzo dalla sua istituzione, l'Autorità unica di regolazione dei Trasporti, competente in materia di porti, aeroporti, autostrade e ferrovie, non risulta ancora operativa, non avendo il Parlamento provveduto a nominare i relativi membri.

Il pronto avvio dell'Autorità permetterebbe di modernizzare una governance istituzionale caratterizzata da una frammentazione di competenze che rappresenta oggi la principale causa dell'inefficienza del sistema. Solo semplificando il processo decisionale, con una distinzione netta tra chi definisce "le regole del gioco" (lo Stato) e chi prende le decisioni sui rapporti regolati (l'Authority), si eviterebbe ai ritardi amministrativi che hanno condizionato per più di 10 anni la modernizzazione infrastrutturale. La configurazione di un interlocutore unico come l'Authority permetterebbe di semplificare il processo decisionale di attuazione dei progetti di sviluppo e di definire nuovi modelli tariffari. Attualmente il sistema di approvazione delle tariffe in Italia prevede l'intervento di un numero eccessivo di soggetti (CIPE, NARS, Cortei dei Conti, Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Economia, oltre l'istruttoria dell'ENAC) e una sovrapposizione di competenze. In 7 anni, cioè dalla data di entrata in vigore della Legge 2 dicembre 2005, n. 248, sono stati stipulati dalle amministrazioni competenti solo 9 contratti di programma (su un totale di 47 aeroporti) mentre sono 6 le procedure attualmente aperte per la definizione dei contratti. In media, dalla data di approvazione dell'ENAC alla data di pubblicazione del contratto in Gazzetta Ufficiale trascorrono circa 410 giorni, con punte massime, come nel caso di Palermo e Bologna, rispettivamente pari a 786 giorni e 844 giorni. Questo comporta una riduzione media effettiva del periodo regolatorio di circa 403 giorni su 4 anni, e conseguenti impatti eco-



MOVE.APP expo



www.moveappexpo.com

Milano
Palazzo Giureconsulti
5-6-7-8-9 ottobre 2013

Organizzato da:



TRANSPORT & LOGISTICS SMART MOBILITY & TECHNOLOGY

Innovazione tecnologica e politiche per la mobilità ed i trasporti

- Ferrovie AV/AC
- Smart cities
- Catene logistiche multimodali
- Città elettriche 11^a edizione



nomici negativi per diversi milioni di euro per ciascun gestore aeroportuale.

La tempistica certa del decision-making process costituirebbe un elemento determinante per l'accesso a capitali privati così come sottolineato anche nell'Atto di Indirizzo del Piano Nazionale degli Aeroporti varato dal ex Ministro Corrado Passera a Gennaio 2013.

In attesa che l'Authority sia pienamente operativa è però necessario fornire indicazioni certe sulle procedure pendenti. Sono diversi, infatti, i gestori aeroportuali (Genova, Olbia, Torino, Firenze e Bergamo) che hanno attualmente in corso l'istruttoria per la definizione dei rispettivi contratti di programma concernenti sia i diritti aeroportuali sia i relativi piani di investimento. Alcuni gestori (tra i quali Pisa, Bologna, Napoli e Aeroporti di Puglia) hanno l'urgenza di rinegoziare il contratto, ormai in scadenza. A tal proposito, Assaeroporti auspica che il Ministero emani quanto prima un atto d'indirizzo che permetta all'ENAC di continuare ad esercitare le proprie funzioni in materia di regolazione e di vigilanza tariffaria, nel pieno rispetto, per quanto attuabile, dei criteri fondamentali su cui si fonda la normativa comunitaria 2009/12/EC, consentendo quindi una rapida conclusione delle procedure in corso.

“Necessaria per semplificare e rimuovere le diseguaglianze che frenano libera iniziativa dell'impresa”



Nicola Biscotti

(Presidente ANAV - Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori)

D.: L'istituzione dell'Authority dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Presidente della Sua associazione in

relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: È da tempo che l'ANAV, l'Associazione che mi onoro di presiedere e che, nel sistema rappresentativo di Confindustria, raggruppa oltre 600 imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto collettivo di persone su strada, auspicava l'istituzione di un'Authority indipendente con competenze specifiche nella regolazione del settore dei trasporti. Siamo rimasti pertanto molto delusi dagli ostacoli politici che non hanno consentito la nomina del collegio nei tempi previsti e la rapida operatività di un'Authority alla quale la norma ha

attribuito rilevanti competenze che, svolte da un unico organo indipendente, potrebbero contribuire in maniera determinante allo sviluppo integrato dei diversi settori del trasporto. Non solo, quindi, condividiamo l'istituzione di un'Authority indipendente di regolazione del settore, ma chiediamo al nuovo Governo ed al nuovo Parlamento di non ritardarne ulteriormente la concreta operatività.

D.: Qual è l'opinione della sua associazione su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: I ruoli e le finalità previsti dalla norma che ha istituito l'Authority sono sicuramente condivisibili. Le competenze, a nostro parere, potrebbero essere ulteriormente rafforzate ed estese. Con particolare riferimento al trasporto pubblico locale ci attendiamo un contributo importante dell'Authority nel processo di determinazione dei costi standard. Il principio, introdotto dalla legge delega sul federalismo fiscale, e ribadito nel D.L. 95/12 in materia di spending review, non ha trovato ad oggi un'attuazione pratica e omogenea in assenza dei criteri utili alla definizione di parametri oggettivi per la quantificazione del costo medio efficiente. L'Authority avrebbe i requisiti di indipendenza e di professionalità idonei alla definizione dei suddetti criteri. Altre competenze di primaria importanza attribuite all'Authority riguardano la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e dei criteri per la definizione delle tariffe e delle compensazioni, ciò che implica l'introduzione da parte dell'Authority di meccanismi di price-cap che garantiscano l'adeguamento delle tariffe nel tempo e di meccanismi di subsidy-cap che garantiscano l'equa compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dell'ammortamento degli investimenti e dell'equilibrio economico delle imprese e, quindi, anche del normale margine di utile. Per quanto riguarda i servizi di trasporto persone già liberalizzati, crediamo che l'Authority possa contribuire positivamente all'adozione di interventi regolatori di semplificazione e di rimozione delle diseguaglianze che frenano la libera iniziativa dell'impresa: è il caso della autolinee di lungo raggio che, nonostante operino su un mercato liberalizzato ed in assenza di contributi pubblici, sono assoggettate ad oneri burocratici gravosi e sproporzionati rispetto alle esigenze di sicurezza e qualità che si intende garantire; ed è anche il caso

degli autobus turistici, discriminati rispetto alle altre modalità di trasporto dall'imposizione dei cd. "ticket" d'ingresso nei centri urbani e penalizzati dall'assenza di salvaguardie rispetto all'aumento delle accise sui carburanti.

Parlare oggi di interventi di revisione delle competenze attribuite ad un'Autorità che non ha ancora iniziato ad esercitarle credo sia prematuro. Interventi migliorativi potranno e dovranno sicuramente essere adottati, ma sulle basi dell'esperienza concreta maturata nei primi anni di vita della nuova Authority.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: Eviterei di soffermarmi sugli ostacoli che hanno impedito la nomina del collegio dell'Autorità nell'ultimo anno, le cui ragioni, se pur non sfuggono, non possono essere certo giustificate da quanti attendono da tempo maggiore certezza regolatoria del settore, e in primo luogo dalle imprese, per cui è vitale operare in un quadro normativo certo e stabile. Risalendo nel tempo, credo che il fallimento del disegno di legge del '95 e quello del successivo progetto del 2007, decaduto anche per la fine anticipata della legislatura, siano dovuti soprattutto a resistenze di tipo politico e culturale. Nello stesso periodo settori di primario interesse per la collettività, come l'energia elettrica ed il gas, sotto la spinta delle direttive europee, sono stati progressivamente interessati da processi di liberalizzazione e di promozione della concorrenza, con l'attribuzione ad Autorità indipendenti dei compiti di regolazione necessari a garantire l'universalità dei servizi e l'accessibilità tariffaria. Per i trasporti un analogo processo è stato di volta in volta differito nel tempo, in primis per l'assenza di una comune visione europea, basti a riguardo pensare ai tentennamenti che oramai da un ventennio accompagnano il processo europeo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, poi, e soprattutto, a seguito nel 2001 della riforma del Titolo V della Costituzione, per la difficoltà di coniugare una politica di promozione della concorrenza di matrice statale con le competenze amministrative e con gli interessi proprietari delle Regioni e degli Enti locali nei più importanti segmenti del settore dei trasporti.

Oggi lo scenario economico è radicalmente mutato. I vincoli di Maastricht e l'esigenza di coniugare

rigore nella spesa pubblica e stimolo di un'economia al collasso rendono imprescindibile attuare politiche volte a favorire l'efficienza e la produttività. Interessi proprietari, conservazione di competenze e poteri, ostilità culturale ai processi di liberalizzazione e di privatizzazione dei servizi pubblici cedono il passo all'esigenza di assicurare la sostenibilità economica di adeguati livelli di servizio attraverso una migliore allocazione delle risorse disponibili e una regolazione competente e indipendente dei relativi mercati. Per gli stessi motivi ritengo che oggi si siano indeboliti e ridotti i diversi interessi al mantenimento dello status quo che hanno frenato precedentemente l'istituzione dell'Autorità dei Trasporti.

L'auspicio, quindi, è che l'Autorità venga coadiuvata nelle sue funzioni da tutti gli stakeholders del settore: istituzioni nazionali e locali, imprese, lavoratori e associazioni degli utenti. Come ANAV siamo pronti ad assicurare il nostro contributo di conoscenza e di proposta affinché il settore dei trasporti, ed in particolare del trasporto persone su autobus, recuperi il gap di qualità, di efficacia e di efficienza rispetto ad altri Paesi europei che hanno puntato sulle politiche della mobilità come leva di sviluppo sostenibile e innalzamento della qualità della vita dei cittadini.



“Regolatore delle reti di trasporto svolge un ruolo imparziale a tutela dell'interesse collettivo”

Giacomo di Patrizi
(Presidente FerCargo)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Presidente del Suo gruppo in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: L'autorità dei trasporti è ormai prevista dal Decreto Salva Italia, in vigore da inizio 2012. Ritengo che l'istituzione della stessa sia un priorità per il settore dei trasporti. Ricordo che una proposta di legge per l'istituzione dell'autorità dei trasporti, di cui si parla dal 1995, era stata già presentata in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ad inizio della precedente legislatura (2008) e noi, Associazione FerCargo, abbiamo da subito

sostenuto la nascita del soggetto regolatore nei Trasporti. È fondamentale in questo settore regolare in maniera imparziale tutti i rapporti e le dinamiche di competizione che sorgono fra i soggetti coinvolti. Nello specifico mi riferisco ad una regolazione sull'accesso alle reti, all'utilizzo delle stesse, al controllo dei costi e alla gestione delle risorse pubbliche impiegate nella gestione di alcuni servizi ritenuti fondamentali. La vigilanza sul rispetto delle regole, soprattutto a tutela della concorrenza, favorisce le condizioni di crescita del mercato e di qualità nei servizi erogati.

D.: Qual è l'opinione del Suo gruppo su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Il Suo gruppo ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: L'Associazione FerCargo ritiene che ruolo e finalità dell'Authority dei Trasporti, riguardo al settore ferroviario, devono rispettare quanto previsto dalla Direttiva UE n. 34; nel cosiddetto Recast si richiede infatti agli Stati membri la costituzione di un soggetto regolatore: un'autorità indipendente che sotto il profilo organizzativo, funzionale, gerarchico e decisionale è giuridicamente distinta e indipendente da qualsiasi altro ente pubblico o privato.

Per quanto attiene al dibattito, alla revisione e possibili interventi, FerCargo ritiene che ci sia poco da fare, finora esiste solo la norma istitutiva (Decreto Salva Italia) e la designazione di una terna di Commissari, auspichiamo per questo un intervento immediato della politica al fine di sbloccare l'attuale situazione.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Authority dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

D.: Fra le principali criticità che hanno rallentato la nascita o il percorso della costituzione dell'Authority dei trasporti vanno sicuramente considerate scelte politiche del passato, a tutela dei settori gestiti da monopolisti o ex, che ancora oggi, purtroppo, sono fortemente influenzati dai partiti e dalle scelte politiche di questi. Questo modello deve essere abbandonato, il "regolatore delle reti di trasporto" deve svolgere un ruolo imparziale, unica bussola deve essere la tutela dell'interesse collettivo ad avere un sistema dei trasporti moderno ed efficiente, ma nel rispetto degli operatori economici coinvolti.

“Chiare indicazioni su rotta che il comparto dei Trasporti, della Logistica e della Mobilità del Paese dovrà seguire nel prossimo futuro”



Confcommercio

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On.le Maurizio Lupi ha, giustamente, incluso nella recente audizione presso la Commissione Trasporti del

la Camera, l'intenzione di procedere all'istituzione dell'Authority di settore tra le scelte strategiche del proprio Dicastero.

Un organismo forte ed autonomo di regolazione, dotato di adeguate risorse per poter svolgere con efficacia il compito strategico attribuitogli, potrà favorire il consolidarsi di pratiche concorrenziali, senza distorsioni né discriminazioni, in quei comparti dei trasporti ancora lontani da un'effettiva contendibilità dei mercati quali il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale e i cosiddetti servizi non di linea (taxi ed NCC).

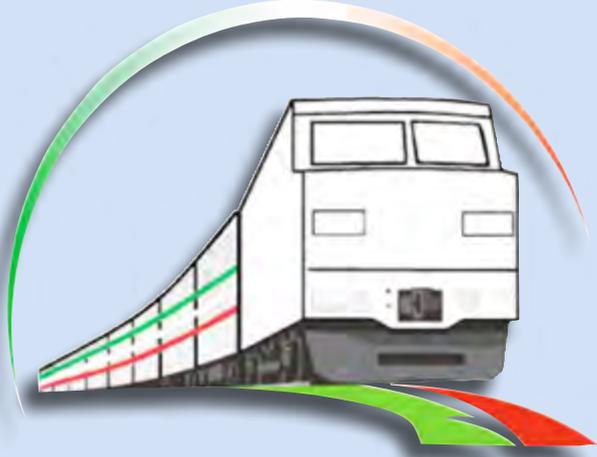
L'accentramento della funzione regolatoria in un unico centro decisionale potrà, inoltre, dare un positivo contributo al superamento di quelle difformità negli assetti dei mercati dei singoli comparti del settore, che condizionano la competitività e la qualità dei servizi di ciascuno, e renderà più agevole lo sviluppo di una strategia di intervento comodale ed integrata.

Proprio per questi motivi Confcommercio-Imprese per l'Italia nel convegno dello scorso mese di maggio "Trasporti al passo, economia ferma", ha rilanciato l'esigenza di giungere ad una rapida attivazione dell'Authority, nella consapevolezza, però, che non tutte le criticità del settore potranno essere superate esclusivamente attraverso questo strumento.

A giudizio di Confcommercio, infatti, occorre prioritariamente che la Politica-con la P maiuscola- dia chiare indicazioni sulla rotta che il comparto dei Trasporti, della Logistica e della Mobilità del Paese dovrà seguire nel prossimo futuro, con un Piano che fornisca indicazioni vincolanti per i trasporti e le infrastrutture.

Nel fare questo, la pratica del confronto e del dialogo con gli operatori, giustamente rivendicata dal Ministro Lupi quale caratterizzante metodo di intervento del proprio Ministero, avrebbe bisogno

FER CARGO



FerCargo è l'Associazione delle Imprese Ferroviarie del settore merci, composto da:

Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, FuoriMuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, Nordcargo, OceanoGate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, Sbb, Cargo Italia e Servizi ISE srl.

L'Associazione FerCargo è nata nel Gennaio 2009 e le I.F. aderenti sostengono il processo di liberalizzazione del mercato.

FerCargo crede nell'imprenditorialità ed efficienza come elementi fondamentali per il rilancio del trasporto ferroviario merci, l'Associazione promuove ogni iniziativa favorevole allo sviluppo del trasporto ferroviario merci nel sistema di libero mercato.

Le imprese aderenti a FerCargo rappresentano oggi in Italia il 30% del traffico merci su rotaia ed occupano circa 1700 addetti.

I numeri di FerCargo sono:

- 14 Mln (circa) Treni/km per ogni anno
- 40 Mln (circa) Tonnellate Trasportate per ogni anno
- 1400 (circa) Treni a settimana

FerCargo - Vicolo delle grotte, 22 - 00186 ROMA
www.fercargo.it

di una sede, strutturalmente dedicata in cui avere luogo: un nuova Consulta per calibrare meglio le scelte attraverso l'approfondimento tecnico e la concertazione.

“Accelerazione istituzione Autorità può venire da azione di lobby delle nuove imprese ferroviarie”



Federmobilità

Le recenti dichiarazioni sull'Autorità per la regolazione dei Trasporti (il Ministro Lupi favorevole- il Presidente della Commissione Lavori Pubblici del Senato Matteoli contrario) non devono sorprendere, sono in realtà perfettamente in linea con l'incoerenza che ha caratterizzato il dibattito su questo organismo sin dal 1995, anno in cui fu proposto per la prima volta.

La formulazione delle disposizioni in vigore, come è noto, è frutto di una complessa elaborazione passata attraverso due decreti legge modificati in sede di conversione che sono stati oggetto anche di emendamenti che ne chiedevano l'abrogazione.

Una nascita quindi difficile la cui sopravvivenza è apparsa problematica sin da subito. In primo luogo la difficoltà a nominare il collegio, i termini fissati per la nomina non sono rispettati e quando il governo Monti è riuscito a fare una proposta questa non è stata condivisa dal Parlamento; in secondo luogo la reazione da parte di alcune Regioni che vedevano nelle funzioni e nei poteri riconosciuti all'Autorità una sovrapposizione con le competenze attribuite alle amministrazioni territoriali.

In questo momento, quindi, la partita è tutta da giocare. Certo il contesto di riferimento è cambiato. Il nuovo Governo ha caratteristiche diverse dal precedente e l'esito del ricorso alla Corte Costituzionale della regione Veneto ha assicurato la necessaria legittimità alle norme che definiscono gli ambiti delle competenze dell'Autorità fugando i numerosi dubbi che erano stati sollevati da più parti.

È tutta da verificare invece il permanere di una larga convergenza sull'esigenza di governance del settore e della condivisione dello strumento individuato. Sul punto una forte accelerazione può venire dall'azione di lobby delle nuove imprese ferroviarie che ritengono non ancora pienamente risolte le questioni dell'accessibilità al sistema ferroviario. Questione, peraltro, oggetto della Direttiva UE sul IV Pacchetto ferroviario.

Nei prossimi mesi, infatti, l'Italia sarà chiamata a contribuire all'iter per l'adozione della proposta e, conseguentemente, dovrà individuare le modalità operative con cui implementare nel nostro Paese l'impostazione concordata a livello comunitario.

Per quanto ci riguarda le ragioni per conclusione dell'iter organizzativo dell'Autorità sono, ancora, tutte valide e motivate dalla situazione generale del settore che, come più volte abbiamo affermato, necessita urgentemente di un riassetto programmatico in termini di sistema.

“Nascita sarà fatto positivo se sarà organo indipendente e imparziale”



Eleuterio Arcese

(Presidente ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Presidente in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Ormai è, si spera, solo una questione di tempo. Già molto ne è trascorso da quando si è manifestata la condivisione, a livello politico e imprenditoriale, sull'istituzione di un organo tecnico a cui affidare la regolazione dell'intero comparto dei trasporti e ora, con il Ministro Lupi, sembra che questa aspettativa possa trasformarsi in realtà.

La nascita dell'Autorità dei Trasporti non può che essere un fatto positivo se, come ci aspettiamo, sarà un organo indipendente e imparziale, capace di garantire un libero accesso alle infrastrutture e favorire una libera concorrenza ed un corretto funzionamento dei mercati delle attività di trasporto e di quelle accessorie.

Se pensiamo agli effetti positivi prodotti dalle liberalizzazioni promosse nel mercato interno europeo – e mi riferisco ai casi più eclatanti del trasporto aereo e delle telecomunicazioni – non può che essere auspicabile la creazione di un'Authority che, a livello nazionale, garantisca la piena ed efficace applicazione di regole comuni di concorrenza, anche di quelle di prossimo avvio, come il IV Pacchetto ferroviario europeo e il più recente Pacchetto Kallas sui servizi portuali.

D.: Qual è l'opinione della sua Associazione su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge?

itiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.:L'Authority deve essere in grado di regolare alcuni aspetti fondamentali della concorrenza tra le modalità di trasporto e all'interno delle singole modalità che, nel caso specifico, rendano l'autotrasporto più efficiente nella competizione internazionale. Ma più in generale, l'Authority può svolgere un ruolo essenziale per favorire il riequilibrio modale e promuovere dialogo e rapporti costruttivi tra i vari soggetti come trasportatori, armatori, autorità portuali, interporti, società ferroviarie. Dovrebbe, inoltre, vigilare sulla distribuzione dei sussidi, per evitare una loro indiscriminata e inefficiente distribuzione e promuovere una visione integrata del trasporto.

In tal senso, compito dell'Autorità dovrà essere soprattutto quello di favorire la collaborazione tra i vari operatori coinvolti nella movimentazione delle merci in un'ottica di sistema e un accesso alle infrastrutture basato sulla qualità dei servizi.

In tale ottica, sarebbe utile anche un dialogo aperto tra l'Authority e le imprese, con consultazioni e audizioni volte individuare le soluzioni delle problematiche che via via si potrebbero presentare.

D.: Come riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: Finora le criticità sono state di tipo politico, ma anche corporativo. Molte rappresentanze imprenditoriali vedevano nell'Authority un soggetto che metteva in pericolo equilibri consolidati, ma diventati ormai dannosi per la stessa competitività delle imprese e del Paese. Accettata l'idea di istituirla, sono emerse difficoltà sulle persone designate a guidarla, che restano tuttora l'ultimo scoglio da superare.

Un ostacolo sicuramente superabile, se la costituzione dell'Authority presenterà caratteri fortemente tecnici, del resto già previsti dalla legge, che avvalorino la competenza e la professionalità dei componenti e, quindi, l'autonomia e l'indipendenza dello stesso organo; in tal senso, le parole del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti sono rassicuranti.

Altro aspetto che credo meriti di essere citato riguarda la novità. È la prima volta a livello mondiale, non solo europeo, che viene costituito un organo del genere. Forse, una volta tanto, potremmo fare scuola, ma sarà importante non farsi superare dagli "allievi" che potrebbero seguirci in questa scelta, cercando di sfrutta-

re al massimo, in termini di competitività ed efficienza, la competenza regolatrice che l'Authority potrà offrire a tutto il comparto dei trasporti.

“Istituzione utile per una necessaria svolta strategica e sistematica dell'intero sistema dei trasporti”



Claudio Tarlazzi
 (Segretario Generale
 UILTrasporti)

A tratto generale il processo di liberalizzazione, compatibile col diritto comunitario, necessita di forme di concorrenza corrette e trasparenti per innescare fenomeni positivi che garantiscano una maggiore efficienza ed economicità dei servizi resi ai cittadini, nonché condizioni trasparenti di accesso al mercato e alle infrastrutture in generale, utili per attrarre gli investimenti infrastrutturali propedeutici allo sviluppo e alla crescita del Paese.

In tale sistema di regolazione del mercato, imprescindibile resta la tutela dei lavoratori garantite delle necessarie clausole sociali.

Di converso un'authority con competenze ed attribuzioni sproporzionate, con un eccesso di deleghe, rappresenterebbe la definitiva abdicazione di una politica trasportistica e logistica nazionale che deve invece rimanere in capo al Governo.

La previsione di un'autorità con funzioni eccessivamente ampie ed insindacabili non è pertanto condivisibile.

I problemi strutturali del trasporto derivano principalmente dall'assenza di una politica dei trasporti che non può essere sostituita attribuendo i poteri a un ente terzo.

“Coordinamento con Autorità europea per sovrintendere ai processi di liberalizzazione”



Fabio Milloc
 (Segretario Nazionale
 UGL Trasporti)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi? Qual è l'orientamento come Segretario Generale in relazione alla nascita di questo

nuovo organismo?

R.: Le Authority sono nate per tutelarci dai monopoli di mercato, dalle irregolarità che grandi gruppi economici attuano a discapito dei consumatori, o dalle violazioni della nostra privacy. Insomma servirebbero a far funzionare meglio un Paese democratico.

Ad oggi, sono 14 le Autorità che dovrebbero vigilare sul corretto funzionamento e sulla piena applicazione delle norme operanti nei rispettivi settori.

A partire dagli anni novanta del secolo scorso i diversi settori dei trasporti sono stati interessati da un processo di liberalizzazione su impulso del legislatore comunitario che ha imposto l'obbligo di separazione fra l'ente di regolazione e certificazione, il regulator, e l'esercente il servizio di trasporto, il provider.

Fin da allora nacque l'esigenza di una Authority che accompagnasse il sistema trasporti a funzionare coerentemente, nella sua continua ed incessante trasformazione ed innovazione.

In questi ultimi tempi, la realizzazione dell'Autorità dei Trasporti sembra aver riscontrato il consenso dei governi recenti e del legislatore, pur nella complessità del quadro normativo in cui deve inserirsi tale istituzione.

Va rilevato come una particolare attenzione sia stata posta nel settore del trasporto ferroviario. Tante attenzioni però non nascondono la mancanza in Italia delle politiche per i trasporti.

Dopo anni di inerzia e indecisione, chi si occupa di trasporti in Italia si aspetta che la politica dia una sterzata decisa al trend degli ultimi anni, caratterizzato dalla totale assenza di un progetto d'insieme per fare del settore un elemento di sviluppo economico del Paese, come la posizione logistica dell'Italia e il suo ruolo di popoloso centro di consumo e di industria votata all'export avrebbero suggerito di fare.

D.: Qual è l'opinione del Sindacato su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge? Il Suo Sindacato ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione? E, se sì, in quale direzione?

R.: Il nostro Sindacato ha più volte espresso il proprio parere favorevole alla nascita di un tale organismo, tuttavia, allo stato attuale è necessario che nel settore dei trasporti, in parallelo alla istituzione di una Authority, si definiscano chiaramente il programma ed il calendario degli interventi che devono regolamentare il settore (compito del Parlamento) ed il piano operativo (compito del Governo) per risolvere questioni aperte come FS, NTV, Alitalia, Anas, Aiscat, i rapporti con Regioni, Province, Comuni, per gli aspetti che riguardano le politiche soggette ai poteri delegati.

Per questo, l'UGL ha chiesto da tempo, con spirito partecipativo e propositivo, la costituzione in Italia di un'Authority che si coordini con una corrispondente Autorità europea, che abbia la funzione di sovrintendere ai processi di liberalizzazione.

L'Agency, dovrebbe occuparsi di definire, a livello europeo, regole e controlli unificati per la circolazione dei mezzi di trasporto di persone e di merci, ed impegnandosi a: garantire la corretta fruizione dei servizi della mobilità attraverso la pianificazione, il coordinamento e la programmazione delle tracce orarie, delle relazioni, dei pedaggi, del servizio universale, evitando lo spreco di risorse pubbliche; esigere l'applicazione delle Clausole Sociali (assicurare i livelli occupazionali, di reddito e di sicurezza, nell'espletamento del servizio) per tutelare la sicurezza dei lavoratori e degli utenti/cittadini; accertare le caratteristiche di sicurezza dei mezzi e dei conduttori, anche in relazione alle problematiche di reciprocità e alle partecipazioni di operatori stranieri in società di trasporto già operanti sul nostro mercato.

Tornando all'Authority italiana, nella valutazione dell'incidenza dei ruoli e delle competenze tra le istituzioni del settore, occorre altresì tenere in considerazione l'eventuale rapporto strumentale che si instaurerebbe tra la costituenda Autorità e gli enti competenti in ambito aeronautico. Difatti, con l'istituzione dell'Authority si recepisce una direttiva comunitaria (precisamente la 2009/12/CE 11 marzo 2009: concernente i diritti aeroportuali) che, in effetti, "chiede un solo soggetto regolatore" e "certamente in Italia ci sono ancora troppi soggetti". Ma un'Authority con un numero limitato di persone - così come è nelle previsioni della norma - e che dovrà occuparsi di temi che spaziano dalle autostrade, alle ferrovie, agli aeroporti, non potrà operare, ad esempio, senza le dovute intese istituzionali con l'Ente per l'aviazione civile.

Inoltre, occorre perimetrare i ruoli istituzionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Ferrovie dello Stato Italiane (di proprietà del Ministero del Tesoro) e della nascente Autorità dei Trasporti.

L'attuale sovrapposizione di ruoli e competenze non facilita la governance dei processi di liberalizzazione del settore alimentando sospetti e preconcetti, come si può evincere con lo scambio di accuse tra FSI e le altre imprese ferroviarie che operano nel settore passeggeri e merci.

Sarebbe opportuno in quest'ottica valutare la possibilità di costituire una Divisione Autonoma, all'interno del Ministro delle Infrastrutture, che definisca una politica dei trasporti nell'interesse nazionale di concerto

con l'Agenzia per i Trasporti e l'ANSF, al fine di avere un struttura operativa unica.

Riteniamo utile in tale ambito recuperare un rapporto di confronto con il Sindacato che consenta il concorso di più voci alla realizzazione di un organismo bipartisan e super partes, la cui funzione ed azione sia riconosciuta da tutti.

D.: Come – a nome del Sindacato – riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: Bisogna registrare che dal primo tentativo di costituzione di una Authority dei trasporti, relativamente alla legge 481/95, un intervento normativo, su tutti, ha prodotto una modifica profonda delle regole del sistema dei trasporti.

Siamo nel 2001, ed il governo riscrive le leggi fondanti il concetto di sussidiarietà, nell'auspicio che un rafforzamento delle autonomie, con la delega di settori cardine come la sanità o i trasporti, potesse garantire un minor sperpero di risorse.

Tale riassetto della ripartizione delle competenze legislative verrà poi ratificato dalla nuova maggioranza in sostegno del governo Berlusconi, che darà così vita alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

Senza voler entrare nel merito della ratio sottesa alla filosofia ispiratrice di un simile sistema di stampo "federalista", è verosimile che anche l'introduzione di detta modifica abbia potuto influire, e non poco, sull'istituzione dell'Autorità dei trasporti.

Quindi il progetto iniziale dell'Authority poteva conflaggere con il mutato assetto costituzionale, rendendo instabile il quadro di riferimento normativo sul quale e con il quale poter agire.

Oggi, il quadro politico sembra essere mutato considerevolmente tanto che nel 2012 vengono proposte delle novità sulla riforma del Titolo V, con un ddl costituzionale nel quale lo Stato bocchia le Regioni e si riappropria di energia, turismo, trasporti e istruzione, con buona pace di chi, in questi anni, ha issato indistintamente i vessilli del federalismo o della "devolution".

Ritorniamo ad uno Stato cui non resta solo l'indirizzo generico delle norme sulle materie totalmente o in parte delegate agli enti, ma viene riconosciuto il diritto di porre la disciplina funzionale a garantire l'unità giuridica ed economica della Repubblica.

Se poi guardiamo alla rinnovata volontà della potestà di sorveglianza a parte della Corte dei Conti sulle Regioni, combinata anche con l'inclusione nel provvedimento di legge di stabilità e al rispetto dei parametri

di bilancio, anche di quelle a statuto speciale, nonché al rinnovato principio che lo Stato rivendica il diritto di armonizzare i bilanci pubblici, con funzione di coordinamento della finanza e del sistema tributario; insieme al principio di ritorno alle istituzioni cardine della Repubblica vale anche per le funzioni normative inerenti porti marittimi e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; persistendo la medesima maggioranza che ha appoggiato il predetto ddl, possiamo ragionevolmente presupporre che possano sussistere le condizioni politiche favorevoli alla realizzazione dell'Authority dei trasporti.

In tale direzione va anche la recente pronuncia della Corte costituzionale che, con la sentenza n. 41, depositata il 15 marzo 2013, ha stabilito che l'Authority dei trasporti «mette in moto» la concorrenza. Per la l'Alta Corte è costituzionalmente legittima la disciplina statale concernente l'istituzione, la natura, la composizione e le funzioni dell'Autorità indipendente di regolazione dei trasporti, dal momento che persegue una finalità di promozione della concorrenza e, quindi, afferisce alla competenza esclusiva dello Stato.

“C'è il dubbio che si vogliono demandare all'Autorità anche scelte strategiche di stretta competenza politica”



Pietro Serbassi
 (Segretario Nazionale
 FAST)

D.: L'istituzione dell'Autorità dei Trasporti è solo questione di tempi?

R.: Assolutamente no. A mio personale giudizio il problema da sciogliere è soprattutto politico perché proprio la politica, che da diversi anni ha rinunciato a fare scelte sui trasporti, cerca di delegare le proprie competenze a delle authority per evitare di scegliere. Se la mia suggestione rispondesse al vero ciò sarebbe un gravissimo errore. L'autorità dei trasporti dovrebbe avere indirizzi di regolazione e controllo ma, a un anno dall'emanazione della legge dove l'unica decisione chiara è la scelta della sede, il dubbio che esista la volontà che sotto la voce "regolazione" si vogliono demandare all'Autorità anche le scelte strategiche di stretta competenza politica, diventa più di un cattivo pensiero. L'obiettivo, a mio avviso, dovrebbe essere quello di realizzare un'istituzione snella e produttiva, che segua linee politiche stabilite dal Governo Nazionale ma gestita da professionisti del settore e non da

“burocrati” o “boiardi di stato” recuperati da altri enti. Ovvero, dovrà essere indipendente nella gestione del controllo e funzionale quale supporto del ministro responsabile. Ricordiamo, per memoria, che in Europa esistono almeno quattro Authority; l’Easa (European aviation safety agency), l’Emta (European metropolitan transport authorities), l’Emsa (European maritime safety agency) e infine la Trans-european transport network (Ten-T) che ha competenze sui corridoi ferroviari Transeuropei. Le competenze di queste Authority, in un mercato globalizzato, spesso si intrecciano con quelle nazionali. Se a questo aggiungiamo che ognuna delle regioni italiane, visto che sono chiamate a legiferare per la gestione liberalizzata mediante gara del proprio trasporto, di fatto assumono il ruolo di Authority “sui generis”, ci rendiamo ben conto che diventa complicato il ruolo dell’Authority dei Trasporti senza un coerente piano Nazionale dei Trasporti.

D.: Qual è l’orientamento come Segretario Generale in relazione alla nascita di questo nuovo organismo?

R.: Personalmente ritengo importante che sia istituito un organismo regolatore che abbia però possibilità di

fare Audit ciclici e sia in condizione di esercitare un sistema sanzionatorio graduale e realmente applicabile. Certamente gli attuali esempi di authority che vanno da quella ferroviaria (ANSF) fino a quella sul diritto di Sciopero nei servizi minimi essenziali troppo spesso, a causa dell’assenza di un adeguato sistema sanzionatorio alle imprese, tengono atteggiamenti che quantomeno appaiono remissivi nei riguardi delle imprese stesse. Ciò detto, ritengo che l’Autorità dei trasporti, nelle esigenze della collettività, dovrebbe rappresentare la necessità di fare Sistema nel Paese tra i vari soggetti assolvendo al compito di organismo di controllo e regolazione; essa deve coniugare le esigenze degli operatori del trasporto, merci o viaggiatori, con i sistemi di sicurezza e circolazione dei gestori, traducendole in regole condivise di sviluppo per il mercato attinente alla mobilità nazionale in ogni suo vettore. Le mie affermazioni trovano riscontro nella quotidianità delle situazioni dove i Gestori delle reti, sovvenzionati dallo Stato – collettività - spesso sono gestiti in maniera privatistica con conseguenti decisioni che, anziché risolvere, creano problemi di mobilità alla stessa col-



L’industria ferroviaria “viaggia” a bordo di Rifer



Rifer Rete Imprese Industria Ferrovie Metropolitane

sede: Piazza Firenze 24 - 00186 Roma

sede operativa: Multicon Trade Centre – Corso Andrea Podestà 8 – 16128 Genova

www.ferpress.it – rifer@ferpress.it

lettività finanziatrice dei progetti. L'esperienza delle autostrade dovrebbe far riflettere, come dovrebbe far riflettere il caso relativo all'operato di RFI che, come Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, deve essere posto al servizio della collettività, anche se con l'obbligo di assolvere solo al dovere dell'equilibrio di bilancio:

- a. Sta procedendo a una "semplificazione" delle stazioni e delle linee in maniera esagerata, determinando nel breve la riduzione dei costi di manutenzione infrastrutturale ma riducendo di fatto le potenzialità di circolazione dei vettori di trasporto delle Imprese Ferroviarie.
- b. Offre servizi di terminalizzazione alle Imprese ferroviarie (manovra – impianti raccordati) a prezzi troppo alti e non equi, determinando un costo complessivo finale del trasporto troppo alto e di conseguenza fuori dal mercato.
- c. Appena ne ha avuto la possibilità ha dismesso alcune attività di terminalizzazione (manovre negli scali) scaricando sui vettori del trasporto ferroviario l'onere finanziario e organizzativo di tali servizi nelle stazioni, aumentando a dismisura i costi, con il risultato di abbandono di relazioni commerciali di traffico.

Pertanto la necessità di Fare Sistema nel Paese deve avvenire tramite l'Autorità dei trasporti che dovrà avere la possibilità di fare:

- I. Una rivisitazione delle regole di ingaggio dei vari soggetti, con assegnazione di ruoli e compiti più chiari, nel rispetto di leggi che diano chiaramente l'indirizzo della politica dei trasporti da perseguire;
- II. Una regolamentazione delle leve produttive dei vettori di trasporto, con conseguente risultato di evidenti benefici per la collettività in termini di efficienza del servizio e costi compatibili.

Infatti i Gestori offrirebbero servizi a costi calmierati, gli operatori del trasporto ne trarrebbero beneficio poiché avrebbero conseguentemente costi complessivi di trasporto più bassi, quindi maggiore concorrenza tra di esse e la collettività se ne gioverebbe in quanto su di essa graverebbero costi più bassi e maggior accesso a tali servizi.

D.: Qual è l'opinione del Sindacato su ruoli, compiti e finalità dell'Authority fissati dalla legge?

R.: La FAST-Confsal crede che la legge delimiti abbastanza chiaramente ruoli, compiti e finalità, ma potranno produrre risultati solo se le componenti ad oggi esistenti (ENAC, ANAV, ANSF, Vettori Aerei, ENAV, operatori Ferroviari, ANAS, Concessionarie Autostradali ecc...) sapranno fare sinergia, rinun-

ciando almeno in parte a posizioni eccessivamente settoriali che mal si conciliano con il progetto dell'Authority dei Trasporti.

D.: Il Suo Sindacato ritiene concluso il dibattito sull'Authority o sono ipotizzabili interventi di revisione?

R.: La FAST-Confsal ritiene oggi prioritario dare concretezza all'Autorità dei trasporti, lasciando aperto un tavolo di confronto fra Governo e parti sociali per verificare applicabilità e le risposte che il mercato darà con la piena operatività dell'authority.

D.: E, se sì, in quale direzione?

R.: Probabilmente il tema che si dovrà affrontare è come rendere trasparente la concorrenza affinché i vari operatori la smettano di chiedere sovvenzioni da Stato. Sarebbe corretto se esse arrivassero solo ai gestori delle infrastrutture per contenere i costi d'accesso rispetto a regole imposte e gli operatori si confrontassero solo sulle loro capacità imprenditoriali, applicando contratti di lavoro unici per comparto.

D.: Come – a nome del Sindacato – riassume le criticità che hanno finora accompagnato la costituzione dell'Autorità dei Trasporti, il cui primo progetto risale al 1995? Quali le ragioni dei ripetuti fallimenti e quali sono, invece, i motivi che oggi ne giustificano o rendono necessaria l'attuazione.

R.: Forse sono stato prolisso in alcune risposte, ma credo di aver già elencato quelli che secondo la FAST-Confsal sono le criticità che hanno accompagnato la costruzione dell'Autorità dei Trasporti. Potrei sinteticamente riassumere che derivano dalle divergenze di opinioni fra i soggetti interessati dall'attuazione della legge. In sintesi: meglio lasciare le cose come stanno e gridare che è colpa di altri, piuttosto che intraprendere una nuova strada che non è ancora sufficientemente chiara e potrebbe complicare la vita a molti "capitani coraggiosi" che sanno fare impresa solo con le risorse pubbliche. Potrei ascrivere le ragioni dei fallimenti a coloro che hanno potuto usufruire della debolezza della politica per entrare nel mercato del trasporto facendo dumping sociale e continuano a gridare contro il vecchio monopolista; che spesso anche quest'ultimo, nello spirito di sopravvivenza dello status quo, grida contro la mancanza di regole che non obbligano tutti indiscriminatamente a garantire servizi socialmente utili e servizi a mercato in un mix di efficienza, sicurezza, qualità e socialità del servizio reso in un contesto contabile sostenibile. Invece tutti litigano per assicurarsi i servizi redditizi e lasciare quelli di necessità sociale, continuando a

spaccare il Paese in zone ben servite e in altre sempre più lasciate a se stesse, nonostante continuo per le loro possibilità a garantire il gettito fiscale nazionale. Comunque solo attraverso l'attuazione della legge sull'Autorità dei Trasporti sarà possibile rilanciare la competitività, sviluppare la concorrenza e creare nuovi posti di lavoro. È evidente che con la costruzione dell'Autorità dei trasporti devono, a nostro avviso, essere chiarite le responsabilità della politica. Essa deve, indicare gli obiettivi sulla gestione e l'armonizzazione dei trasporti in Italia, quali ad esempio il riequilibrio modale rispetto a forme di trasporto alternative alla gomma soprattutto su medie e lunghe distanze (Carbon tax, Convenzione delle Alpi, Autostrade del mare, ecc..) nonché le definizioni di un diritto soggettivo e oggettivo di ogni cittadino alla mobilità, determinando qual è il servizio pubblico che l'Authority deve garantire sotto il controllo del parlamento, che non può e non deve permettere la marginalizzazione del ruolo delle Commissioni trasporto e conseguentemente del dialogo sociale. Questo perché il Dialogo sociale trova l'unico legittimo momento di confronto nelle

commissioni parlamentari, dove portare le proprie istanze su problematiche specifiche del settore, visto che le Authority non prevedono momenti di consultazione e neanche in quella dei trasporti è previsto.

Mi scuso se sono stato troppo prolisso, ma era troppo ghiotta l'occasione per esprimere il pensiero della FAST-Confasal su un tema così delicato e importante. Forse ho spaziato sugli argomenti, ma era mia intenzione esprimere chiaramente la nostra idea: ben venga l'Authority dei Trasporti se si pone a regolatore del settore e non al governo del settore, come spesso capita a queste strutture che, non per colpa loro ma per incapacità decisionale della politica, devono coprire buchi legislativi prendendo decisioni "board line" per non mandare in stallo il sistema. L'esempio, per noi il più palese, potrebbe essere quello della Commissione di Garanzia sul diritto di Sciopero nei servizi minimi essenziali, che spesso è costretta a prendere decisioni da legislatore più che da regolatore, con l'aggravante che in alcuni casi la stessa legge lo prevede. Ma questo è un altro argomento.

Gli speciali di Ferpress.it

Editore Itinera Srl

FerPress è una testata edita a Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010).

Direttore responsabile Laura D'Alessandro

Direttori editoriali Lorenzo Gallico e Antonio Riva

In redazione - redazione@ferpress.it: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Roberta Ferlicca, Giulia Ratini.

Segreteria di redazione - segreteria@ferpress.it: Angela Torrisi

00186 Roma (I), Piazza di Firenze 24 -
tel 06-4815303 fax 06-68806085

PUBBLICITA'

Per informazioni sulla pubblicazione di annunci pub-

blicitari su Ferpress.it, sulla Dailyletter quotidiana e sugli Speciali di Ferpress contattare la segreteria di redazione o scrivere a commerciale@ferpress.it. La brochure su tutti i servizi è scaricabile da www.ferpress.it. Ferpress è convenzionata con alcune associazioni: le aziende aderenti ad ANAV, ASSOPORTI, ASSTRA, Fercargo, Confcommercio-Conftrasporto possono usufruire di particolari condizioni per gli abbonamenti ed hanno tariffe pubblicitarie scontate.

ABBONAMENTI

Gli abbonati ricevono tutte le anticipazioni della Dailyletter di Ferpress e possono leggere in esclusiva le notizie che gli altri vedranno quattro giorni dopo. La richiesta di abbonamento deve essere inviata a segreteria@ferpress.it. La segreteria di redazione provvede ad inviare una login ed una password. Il telefono della segreteria è 06-4815303.

Per attivare l'abbonamento è sufficiente inviare un messaggio o il form di richiesta all'indirizzo e-mail segreteria@ferpress.it



Spedire, Ricevere, Comunicare: Lo Facciamo Bene®

MBE 774
Via Nomentana, 681/d
Tel. 06 89162319
mbe774@mbe.it - www.mbe.it

- Spedizioni in tutto il mondo
- imballaggio
- Stampa Digitale - Fotocopie
- Comunicazione - Grafica - Stampa
- Computer - Internet - Fax
- Western Union
- Prodotti per ufficio
- Etc. Etc. Etc.



Interporto di Bologna, la community che si muove in rete.

É online il nuovo sito internet dell'Interporto di Bologna.
Incontriamoci sul web.
www.bo.interporto.it