

Prot. 8376/2018

Torino, 10 ottobre 2018

Illustri Presidenti,

facendo seguito alla Vostra richiesta di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione in relazione al decreto-legge n. 109/2018 “*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze (C. 1209 Governo)*”, si trasmette la memoria scritta dell’Autorità.

Vogliate, con l’occasione, gradire l’espressione della mia più alta considerazione.

  
Andrea Camanzi

On. Alessandro Manuel Benvenuto  
Presidente della Commissione VIII della Camera dei Deputati  
(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

On. Alessandro Morelli  
Presidente della Commissione IX della Camera dei Deputati  
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)



Memoria dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti

Atto Camera n. 1209 - Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze

Mercoledì 10 ottobre 2018

L’articolo 16, comma 1, del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109 “*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*” interviene, tra l’altro, sulle competenze attribuite all’Autorità di regolazione dei trasporti nel settore autostradale, integrando da un lato l’articolo 37, comma 2, lett. g) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e l’articolo 43, comma 1, del medesimo decreto legge; dall’altro introducendo nello stesso articolo 43, dopo il comma 2, il comma 2- bis.

Per comodità di lettura, si riporta in grassetto, per quanto di interesse, il testo novellato del suddetto articolo 37, comma 2, lettera g), a norma del quale l’Autorità provvede:

*(...) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni **nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1, sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione;***” (...)

Si riporta di seguito anche il testo coordinato dell’articolo 43, commi 1, 2 e 2-bis, conseguente alle modifiche ed integrazioni introdotte dall’articolo 16, comma 1, del decreto legge n. 109/2018:

*1. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, laddove comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica, **sono trasmessi, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui***

*all'articolo 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS, si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.*

*2. Gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che non comportano le variazioni o le modificazioni di cui al comma 1 sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.*

***2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti già inclusi in tariffa.***

L'Autorità ritiene che le disposizioni sopra richiamate siano nel complesso condivisibili. Con esse, infatti, il Governo riconosce il pieno ruolo dell'Autorità per la definizione dei sistemi di regolazione economica di tutte le concessioni autostradali, cogliendo gli auspici al riguardo già espressi.

Si tratta di un segnale importante verso la realizzazione degli obiettivi di efficienza delle gestioni e di contenimento dei costi per imprese, utenti e consumatori, che già hanno contrassegnato le misure di regolazione adottate dall'Autorità e che caratterizzeranno l'esercizio delle nuove funzioni previste dall'atto in esame.

Si ritiene, tuttavia, che l'articolato normativo dovrebbe essere integrato con riguardo ai seguenti aspetti.

In primo luogo, sul versante strutturale e organizzativo, è essenziale introdurre una specifica disposizione tesa ad adeguare, alle nuove competenze, la pianta organica dell'Autorità (oggi composta di novanta unità), già sottodimensionata rispetto alle altre Autorità indipendenti di cui alla legge 481/1995 (che prevede centoventi unità).

Si rileva, in proposito, che le competenze dell’Autorità concernono tutte le modalità di trasporto, associando ai compiti di regolazione quelli di vigilanza e di tutela dei diritti degli utenti. Esse sono state nel tempo ampliate, da ultimo mediante l’attribuzione di impegnative funzioni in materia di trasporto pubblico locale (si veda in particolare l’art. 48 del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge dall’ art. 1, comma 1, L. 21 giugno 2017, n. 96), mantenendo però invariato il contingente di personale disponibile a legislazione vigente.

L’ulteriore estensione delle competenze dell’Autorità derivante dalle modifiche apportate all’articolo 37, comma 2, lett. g) del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, nonché all’articolo 43 del medesimo decreto legge, rende pertanto oramai necessario dotare la pianta organica dell’Autorità con ulteriori trenta unità di personale con professionalità adeguatamente qualificate.

È inoltre essenziale un intervento normativo che garantisca maggiore certezza al sistema di autofinanziamento dell’Autorità. A tal proposito, l’attuale formulazione dell’art. 37, comma 6 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, è stata foriera di gravi incertezze esegetiche, che hanno alimentato un importante contenzioso in sede amministrativa e costituzionale, in ordine all’individuazione degli operatori economici soggetti all’esercizio delle competenze ed attività dell’Autorità e, quindi, tenuti all’obbligo contributivo (cfr. Corte costituzionale n.69 del 7 aprile 2017). Occorre meglio precisare *pro futuro* tale aspetto normativo, dimodoché l’Autorità possa attuare una corretta e bilanciata pianificazione delle proprie entrate, garantendo così la propria indipendenza.

In ultimo, si rammenta che l’Autorità è, sin dalla sua legge istitutiva, già competente per la definizione, non solo degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti tutti i concessionari autostradali per le nuove concessioni, ma anche per quelli concernenti le sub-concessioni attinenti agli affidamenti dei cd. servizi *oil* e *non-oil* nelle aree di servizio autostradali. L’introduzione all’articolo 37, comma 2, lettera g) delle parole “*nonché per quelle di cui all’articolo 43, comma 1*” dopo le parole “*nuove concessioni*”, prevista dall’articolo 16, comma 1, lettera a), è condivisibile in quanto non innova rispetto ai compiti sopra richiamati.

