

Approvati dal Consiglio nella seduta del 17 gennaio 2019

Obiettivi programmatici dell’Autorità per il biennio 2019 – 2020 Priorità e obiettivi prestazionali per il 2019¹

1. Premessa

Il biennio 2019-20 è quello conclusivo del mandato del Consiglio in carica. Ciò attribuisce un valore peculiare agli obiettivi programmatici descritti di seguito.

Nel 2018 l’Autorità ha esercitato le funzioni di regolazione economica con riferimento a tutte le modalità di trasporto e attività di sua competenza sotto il profilo della garanzia di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ed ha esteso quelle in materia di tutela dei diritti degli utenti e della determinazione delle condizioni minime di qualità dei servizi. Ha, altresì, esteso l’applicazione dei modelli di regolazione incentivante dell’efficienza delle gestioni anche al trasporto ferroviario passeggeri regionale e ha adottato un atto di segnalazione al Governo e al Parlamento per promuovere l’introduzione di misure legislative in materia di tutela dei diritti dei passeggeri via ferrovia, autobus e mare gravati da obblighi di servizio pubblico. Ha inoltre concluso rilevanti procedimenti sanzionatori nei confronti dei soggetti regolati e in particolare del gestore della infrastruttura ferroviaria.

A compimento del primo quinquennio di attività, l’Autorità si è affermata come interlocutore rigoroso e credibile del Parlamento e delle altre istituzioni con le quali essa interagisce sui temi regolatori e collabora, principalmente, con il Ministero delle infrastrutture e trasporti, il Dipartimento politiche europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri, l’Autorità garante della concorrenza e del mercato e l’ANAC.

Sul piano dei rapporti internazionali, dopo essere stata individuata come *best practice* tra i modelli operativi di autorità di regolazione dei trasporti in ambito ONU, a compimento del lavoro sin qui svolto nell’ambito *del Network of Economic Regulators* (NER) dell’OCSE, l’Autorità è ora rappresentata nel Bureau del Network. Sul piano delle relazioni con le istituzioni UE e con gli omologhi organismi operanti in ambito europeo, oltre ad aver svolto un ruolo attivo nel quadro del Network dei regolatori indipendenti nel settore ferroviario coordinato dalla Commissione europea (ENRRB), ha assunto la Presidenza dell’*IRG-Rail* coordinandone i lavori e promuovendo, in particolare, la costituzione di una *Task Force* dedicata al tema della multimodalità nei trasporti, in coerenza con le politiche europee di sviluppo dei nuovi servizi integrati di mobilità (merci e passeggeri). Dal momento della sua costituzione, nel maggio 2018, alla *Task Force* hanno aderito 11 Autorità indipendenti, condividendone gli obiettivi programmatici e il piano di attività.

Non ultimo, di recente, il Legislatore nazionale, con l’articolo 16, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ha apportato tre importanti modifiche al ruolo della regolazione economica indipendente previsto nella norma istitutiva dell’Autorità: i) ha esteso anche alle concessioni autostradali in essere l’applicazione del medesimo sistema tariffario basato sul “*price cap*” e la determinazione della X di efficienza, originariamente previsto per le sole nuove concessioni; ii) ha riconosciuto la competenza esclusiva dell’Autorità per la determinazione del sistema tariffario; iii) ha ampliato la pianta organica dell’Autorità e meglio definito il sistema di autofinanziamento.

¹ Art. 44 – Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale dell’Autorità. 1. Entro il 31 dicembre di ogni anno il Consiglio approva, sentito il Segretario Generale, gli obiettivi programmatici per il biennio di programmazione successivo e fissa le priorità e gli obiettivi prestazionali e di risultato dell’Autorità, quantitativi e qualitativi, da raggiungere per il primo anno del biennio di programmazione. 2. Entro la stessa data di cui al comma 1, il Nucleo di valutazione propone al Consiglio, sentito il Segretario Generale e tenuto conto del sistema gestionale e di controllo operativo della Autorità, i criteri, le metodologie e le modalità operative per la valutazione delle prestazioni fornite dal personale della Autorità.

Ulteriori misure legislative di ampliamento delle funzioni e dei poteri dell’Autorità, in altre modalità di trasporto, sono attese a breve.

Esse si aggiungono a quelle precedentemente attribuite dal Legislatore nazionale con il DL 50/2017 che ne avevano ampliato le competenze nella regolazione del trasporto pubblico locale e regionale.

Fermo restando il completamento delle attività strategiche in corso e le attività statutarie dell’Autorità previste dalle norme istitutive nonché le loro successive modificazioni ed integrazioni, di seguito sono indicati gli obiettivi programmatici per il biennio 2019-2020. Essi forniscono orientamenti di indirizzo agli Uffici tenuti ad esercitare le proprie competenze in coerenza con le prescrizioni contenute nel Regolamento concernente l’organizzazione ed il funzionamento dell’Autorità.

2. Obiettivi programmatici dell’Autorità per il biennio 2019 – 2020

Nel biennio 2019-2020, l’Autorità determinerà i suoi obiettivi prestazionali assicurando prioritaria attenzione al perseguimento dei seguenti quattro obiettivi programmatici, consistenti:

- a. nella effettiva e completa applicazione delle misure di regolazione e delle prescrizioni da essa adottate;
- b. nel consolidamento e, ove necessario, nella revisione delle misure di regolazione adottate tenendo conto dell’evoluzione del quadro normativo europeo ed italiano e del livello di efficienza dei mercati rilevanti;
- c. nello sviluppo organizzativo della struttura, con particolare riferimento alle attività finalizzate alla messa a regime del nuovo sistema di controllo di gestione ed alla formazione del personale;
- d. nella promozione delle politiche regolatorie poste in essere durante il mandato 2013/2020.

3. Priorità e obiettivi prestazionali per il 2019

Più in dettaglio, oltre a **completare le attività in corso o già programmate** in attuazione degli obiettivi programmatici del 2018 (di cui all’allegato 1), nel 2019 l’Autorità perseguirà prioritariamente gli obiettivi prestazionali, suddivisi per ambiti tematici, di seguito illustrati:

Attività istituzionale e internazionale

- i) esposizione delle funzioni e delle attività dell’Autorità nelle sedi internazionali rilevanti, in particolare nei confronti del nuovo Parlamento Europeo e della nuova Commissione e in ambito NER/OCSE;
- ii) promozione, in qualità di componente della “troika di presidenza”, di un ruolo più attivo del network IRG-Rail che ne favorisca l’interlocuzione con le istituzioni europee;
- iii) consolidamento dell’analisi delle implicazioni regolatorie della concorrenza intermodale (profili economici, giuridico-istituzionali e tecnologici) anche mediante l’attività della Task force dell’IRG-Rail sulla multimodalità.

Regolazione

A. Completamento delle attività in corso inerenti gli obiettivi prestazionali del biennio 2018-19:

- i) con riferimento alle infrastrutture aeroportuali, elaborazione del nuovo sistema tariffario e di contabilità regolatoria per il periodo di regolazione dei diritti di accesso 2019-2023;
- ii) con riferimento alle infrastrutture portuali, applicazione ed eventuale integrazione delle misure di regolazione dell’accesso e dell’affidamento delle concessioni;

- iii) con riferimento alle infrastrutture ferroviarie:
- a. integrazione della regolazione dell'accesso agli impianti di servizio e di raccordo intermodale per il trasporto merci e la logistica;
 - b. valutazione dell'adeguatezza dei sistemi e delle procedure vigenti per assicurare la non discriminazione, la trasparenza ed il controllo dell'accesso alla capacità della rete ed elaborazione di eventuali misure correttive;
 - c. valutazione dell'efficienza dei livelli di separazione contabile e regolatoria, e delle misure per assicurare la trasparenza e la non discriminazione per imprese e utenti nell'accesso alle infrastrutture e ai servizi ferroviari, anche nelle loro configurazioni multimodali e tecnologiche, ed elaborazione di eventuali misure correttive;
 - d. analisi delle implicazioni regolatorie della integrazione nella rete ferroviaria nazionale delle infrastrutture "ex concesse" (DM del 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ed adozione di eventuali misure;
- iv) con riferimento ai mercati e servizi *retail*:
- a. elaborazione e determinazione, sulla base dell'analisi delle condizioni di concorrenza effettiva dei singoli mercati dei servizi di trasporto, dei criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni e dei pedaggi;
 - b. definizione del contenuto minimo degli specifici diritti di utenti e passeggeri che intendono avvalersi dei servizi di mobilità, anche integrati, offerti da piattaforme tecnologiche delle imprese di trasporto o di terze parti;
 - c. elaborazione di misure per garantire la trasparenza e la non discriminazione dei soggetti terzi nell'accesso ai dati funzionali alla offerta di servizi integrati di mobilità generati dalla esecuzione di contratti di servizio su cui insistono OSP;
 - d. chiusura del procedimento di revisione della delibera n. 49/2015;

B. Nuovi obiettivi prestazionali:

- i) con riferimento alle infrastrutture autostradali:
- determinazione degli obblighi di contabilità regolatoria, per concessione e per tratta, e delle modalità per la trasmissione dei relativi dati per l'aggiornamento strutturato della banca dati autostradale;
 - definizione dei sistemi tariffari dei pedaggi per tutte le concessioni autostradali, nuove e in essere, determinando, con la metodologia delle SFA, l'indicatore di produttività x a cadenza quinquennale;
- ii) con riferimento al trasporto pubblico non di linea, definizione della metodologia da applicare per:
- la programmazione quantitativa delle licenze, Taxi e NCC;
 - la determinazione della dinamica del sistema tariffario in coerenza con la struttura dei costi effettivi del servizio Taxi a livello nazionale e per aree metropolitane e regionali;
- iii) definizione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri su gomma gravati da OSP.

Qualità della regolazione, proporzionalità delle misure e analisi di impatto

- i) revisione e aggiornamento della metodologia per l'analisi e la verifica dell'impatto della regolazione di cui alla delibera n. 136/2016, alla luce delle *best practices* internazionali (OCSE) e del "Regolamento recante disciplina sull'analisi dell'impatto della regolamentazione, la verifica dell'impatto della regolamentazione e la consultazione" (DPCM 15 settembre 2017, n. 179);
- ii) applicazione di "sunset clauses", semplificazione e consolidamento delle misure di regolazione adottate.

Vigilanza, *enforcement* e sanzioni

- i) adozione del piano delle attività di vigilanza e di quelle ispettive, indicando le aree di intervento e i rispettivi obiettivi da raggiungere;
- ii) verifica dell'efficienza dei gradi di separazione e trasparenza fra infrastrutture e servizi nel settore ferroviario e in altri verticalmente integrati, al fine di garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorie alle infrastrutture da parte di operatori terzi, tenendo conto: del grado di concorrenza effettiva dei diversi settori, del livello di integrazione multimodale, della posizione di mercato ricoperta in ciascuna modalità di trasporto;
- iii) monitoraggio delle procedure di rinnovo/affidamento dei servizi di TPL.

Tutela dei diritti dei passeggeri

- i) armonizzazione nella esecuzione dei regolamenti per l'irrogazione delle sanzioni di cui ai d.lgs. 70/2014, 169/2014 e 129/2015, con particolare riguardo alla fase di presentazione del reclamo (anche in relazione all'entrata a regime del SiTe) fino all'eventuale proposta di avvio del procedimento sanzionatorio;
- ii) diffusione della conoscenza dei diritti dei passeggeri e delle fattispecie in cui è possibile rivolgersi all'Autorità;
- iii) promozione dell'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera h) della norma istitutiva dell'Autorità;
- iv) monitoraggio dei principali comportamenti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture potenzialmente lesivi dei diritti dei passeggeri.

Processi operativi, controllo di gestione e sistema informativo

- i) integrazione sistemica dei processi degli Uffici per migliorarne l'efficienza in modo misurabile anche con appositi indicatori di risultato e della qualità degli atti;
- ii) monitoraggio e valutazione della *performance*, attraverso l'utilizzo di KPI derivanti dal nuovo sistema gestionale;
- iii) approntamento di sistemi idonei a garantire livelli adeguati di sicurezza informatica del sistema gestionale dei dati dell'Autorità;
- iv) sviluppo organizzativo e del personale: revisione dei vigenti regolamenti concernenti l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità (approvato con delibera n. 61/2016 del 23 maggio 2016), ed il trattamento giuridico ed economico del personale (approvato con delibera n. 4/2013 del 31 ottobre 2013);
- v) finanziamento dell'Autorità. Definizione della platea dei soggetti tenuti al contributo e di una procedura per il contrasto all'evasione totale/parziale anche attraverso l'individuazione a campione di soggetti regolati da sottoporre a verifica su attività pertinenti a fini contributivi e quantificazione dei versamenti rapportati al fatturato.

Torino, 17 gennaio 2019

Il Presidente
Andrea Camanzi

Allegato 1 - Priorità e obiettivi prestazionali per il 2018

1. Pianificare le attività di vigilanza e quelle ispettive, indicando le aree di intervento e i rispettivi obiettivi da raggiungere.
2. Adottare procedure per l'integrazione sistemica dei processi amministrativi degli Uffici, e migliorare l'efficienza in modo misurabile anche con appositi indicatori di risultato.
3. Verificare l'efficienza dei gradi di separazione e trasparenza fra infrastrutture e servizi nel settore ferroviario e in altri verticalmente integrati, al fine di garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorie alle infrastrutture da parte di operatori terzi, tenendo conto: del grado di concorrenza effettiva dei diversi settori, del livello di integrazione multimodale, della posizione di mercato ricoperta in ciascuna modalità di trasporto.
4. Assicurare il necessario supporto alla Presidenza dell'IRG-Rail ed allo svolgimento delle attività connesse.
5. Definizione dei contenuti minimi dei diritti degli utilizzatori dei servizi di mobilità offerti dalle piattaforme proprietarie e di terze parti.
6. Elaborazione e determinazione, per il trasporto pubblico locale, degli schemi dei contatti di servizio per le società *in house*, per quelle con prevalente partecipazione pubblica nonché per quelli affidati direttamente e gli obiettivi di equilibrio finanziario.
7. Elaborazione ed applicazione del modello per la valutazione della sostenibilità dell'impatto sull'equilibrio economico degli operatori che forniscono servizi con OSP dovuto alla offerta su specifici mercati di nuovi servizi.