

SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONE 10^A INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO

Audizione del Presidente dell’Autorità, Nicola Zaccheo

Giovedì 17 febbraio 2022, ore 14:00

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche Autorità o ART), nell’assolvere ai compiti individuati dalla legge istitutiva (cfr. articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, di seguito anche legge istitutiva o decreto istitutivo) si è occupata, tra l’altro, di favorire i processi di liberalizzazione del settore dei trasporti e l’apertura dei mercati, divenendo in pochi anni un riconosciuto *benchmark* internazionale.

In particolare, la definizione di condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture rappresenta, per l’Autorità, una delle sfide più complesse, dovendo coniugare profili sia di tipo giuridico che economico nel proporre modelli di regolazione efficienti, in grado di contemperare le esigenze di concedente e concessionario, senza perdere di vista la natura pubblica del bene e, di conseguenza, l’utilità generale che ne deve derivare.

Una *mission* resa ancor più complessa dal fatto che l’Autorità ha iniziato ad operare in presenza di un consolidato sistema di rilascio/rinnovo delle concessioni riguardanti la gestione dei beni pubblici, che non ha garantito, nel tempo, un adeguato livello di tutela e promozione della concorrenza.

Vado ora ad illustrare i principali ambiti di interesse dell’Autorità previsti dal disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, rimandando alla documentazione che sarà depositata, nei prossimi giorni, presso questa onorevole Commissione per una più dettagliata e puntuale analisi.

Registro con favore la scelta di prevedere, all’articolo 2, una delega al Governo per costituire un sistema di rilevazione delle concessioni, allo scopo di assicurare pubblicità e trasparenza dei dati relativi a tutti i rapporti concessori in essere.

Riguardo alle infrastrutture di trasporto, mi preme evidenziare come molto sia stato fatto dall’Autorità sul tema dell’apertura al mercato delle reti di trasporto. Con riferimento, ad esempio, alle concessioni autostradali, l’ART ha definito gli elementi essenziali degli schemi di concessione da porre a base di gara, a partire dal sistema tariffario, e ha applicato il metodo della competizione per confronto, allo scopo di aumentare la contendibilità delle concessioni autostradali, dimostrando, tra l’altro, che una riduzione in termini di estesa chilometrica delle tratte da porre a base di gara, non ha conseguenze per il concessionario in termini di minori economie di scala, aumentando invece i benefici per il concedente attraverso l’incremento del numero dei lotti e, potenzialmente, dei contendenti interessati all’affidamento.

La regolazione dell’Autorità in materia di concessioni autostradali, pertanto, è già orientata agli obiettivi affidati alla legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e trova ampio riconoscimento e legittimazione nell’allegato della Decisione di esecuzione del Consiglio dell’Unione europea, relativa all’approvazione della valutazione del PNRR che, nell’ambito della misura M1C2-11, affida alle leggi annuali sulla concorrenza 2022-2023 il

perseguimento di traguardi e obiettivi nel settore dei “trasporti/autostrade” con effetti importanti anche sull’attività dell’Autorità.

Al riguardo, evidenzio che l’obiettivo di richiedere all’Autorità “*il calcolo di un massimale di prezzo sulla base di un'analisi comparativa dei costi storici dell'intero settore economico, secondo criteri chiari, uniformi e trasparenti*” è coerente con la metodologia già adottata dall’ART, non solo nel settore autostradale, basata su un confronto dei costi operativi degli operatori per la determinazione dei prezzi finali agli utenti.

Sottolineo, inoltre, l’obiettivo della misura M1C2-11 di conferire all’ART poteri adeguati per la verifica *ex ante* della legalità degli affidamenti *in house* con il sostegno dell’Autorità nazionale anticorruzione (ANAC), con la previsione del potere di revoca, da parte dell’ART, degli atti di “affidamento” *in house* che risultino in contrasto con la verifica *ex ante* condotta di concerto con l’ANAC.

Con riferimento all’articolo 3, ritengo che, pur nell’incertezza del quadro regolatorio e della conseguente ripartizione delle competenze, l’Autorità possa rivestire un ruolo fondamentale nell’assicurare processi uniformi e trasparenti anche per l’affidamento delle aree demaniali e delle banchine portuali.

È certamente positiva la previsione del ricorso a procedure a evidenza pubblica per gli affidamenti, nonché la parziale attenuazione del principio del cd. divieto di cumulo che, nella sua versione originaria, impediva, in termini assoluti, all’impresa di essere concessionaria anche di altra area demaniale nello stesso porto. Nell’attuale articolo 3 il divieto di cumulo non trova più applicazione per i porti di

rilevanza economica internazionale e nazionale, nei quali, invece, il cumulo delle concessioni è consentito, al fine di favorire la crescita degli operatori e il raggiungimento di economia di scala, propedeutici al confronto con operatori del trasporto sempre più grandi e globalizzati.

Appare meno convincente, invece, l'assenza di riferimenti all'articolo 37 del codice della navigazione, da ritenersi pertanto ancora vigente, il quale dispone che, in presenza di più domande di concessione in relazione ad un medesimo bene del demanio marittimo, debba essere preferito il richiedente che *“offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda a un più rilevante interesse pubblico”* (enfasi aggiunta). Tale previsione, a mio parere, lascerebbe eccessivi margini di discrezionalità nella scelta del concessionario, che si pongono in contrasto sia con il richiamo alle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni, sia con i principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli operatori, sia, infine, con la necessità (sottolineata dal decreto istitutivo dell'Autorità), che vengano garantite condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture del demanio marittimo.

In secondo luogo, non accolgo con favore la scelta di mantenere nell'articolo 3, in conformità al D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328, il principio che la procedura di affidamento prenda le mosse dall'istanza di parte, che è poi – quasi sempre - il soggetto già titolare della concessione demaniale interessato al rinnovo della stessa, soprattutto considerando che il Consiglio di Stato, in sezione consultiva (cfr. parere n. 1505/2016) si era già espresso sfavorevolmente in merito.

Osservo, inoltre, la mancanza nella proposta governativa di un graduato sistema di sanzioni.

Molte di queste criticità potrebbero essere agevolmente superate ove si riconoscesse all'ART il potere di definire lo schema di concessione da inserire negli avvisi per la gestione delle aree demaniali e delle banchine. Ciò consentirebbe, nell'ottica di tipizzazione ed omogenizzazione dei processi di affidamento delle aree demaniali, di inserire clausole convenzionali che assicurino una regolazione uniforme che incentivi l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura, sulla scorta di quanto già previsto in capo all'Autorità nel settore autostradale, settore nel quale tale attribuzione ha già prodotto effetti positivi.

Inoltre, rilevo che il disegno di legge in esame dovrebbe cogliere l'occasione per approvare misure che garantiscano, specialmente sul piano sanzionatorio, la piena operatività del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.

Vi è, infatti, un profilo rispetto al quale il succitato regolamento richiede un intervento degli Stati membri per l'individuazione di un organismo indipendente per la gestione dei reclami in ambito marittimo. L'Italia ha optato per una separazione delle competenze tra due distinti organismi, avendo individuato l'ART come autorità titolata alla gestione di tutti i reclami ad eccezione di quelli relativi ai servizi tecnico-nautici (rimorchio, pilotaggio e ormeggio) che sono, invece, gestiti da un'articolazione interna del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS); una delimitazione che suscita perplessità in quanto involge profili relativi all'accesso alle infrastrutture la cui gestione, negli altri ambiti del trasporto, è demandata all'Autorità.

In sintesi, il sistema che si è venuto a delineare prefigura uno scenario in cui un operatore economico, che contesti una tariffa approvata dal MIMS, dovrebbe proporre il proprio reclamo allo stesso MIMS: tutto ciò potrebbe essere superato

con un intervento legislativo che attribuisca all’Autorità, soggetto dotato di indipendenza e in posizione di neutralità, la generalità delle competenze sulla gestione dei reclami derivanti dall’applicazione del Regolamento europeo.

Infine, segnalo che l’articolo 19 del regolamento (UE) 2017/352 dispone che gli Stati membri stabiliscano norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del regolamento stesso: disposizioni che l’Italia non ha ancora attuato, come confermato dall’apertura di una procedura d’infrazione (2021_2043) relativa alla non corretta applicazione del regolamento in parola.

Appare evidente che, in assenza di tale apparato sanzionatorio, la funzione di organismo di gestione dei reclami di cui è stata investita l’Autorità, seppur parzialmente, non sia in grado di esplicarsi.

Auspicio, pertanto, che l’approvazione del disegno di legge sulla concorrenza possa rappresentare la sede opportuna per colmare questa lacuna, anche in considerazione della previsione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che affida espressamente alla legge annuale per il mercato e la concorrenza l’adozione di *“norme finalizzate a introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di porti e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi”*.

Analoghe considerazioni possono farsi con riferimento al settore aeroportuale, ove l’ART, similmente alle altre infrastrutture, è tenuta a garantire condizioni eque e non discriminatorie di accesso.

Ne dovrebbe conseguire il riconoscimento di poteri di regolazione di settore sul tema dell'affidamento delle concessioni, essendo di tutta evidenza che lo strumento per garantire ai vettori un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture aeroportuali implicherebbe il riconoscimento all'Autorità del potere di definizione degli schemi dei bandi e delle correlative concessioni come forma di regolazione per il mercato anche di tali infrastrutture.

Fermo restando che la titolarità delle concessioni deve restare in capo al Governo, all'Autorità dovrebbero essere coerentemente riconosciuti poteri di regolazione, giuridica ed economica, delle concessioni aeroportuali nel loro insieme, in quanto l'ART già determina le tariffe aeroportuali e le condizioni di accesso alla infrastruttura.

L'attribuzione all'Autorità dei poteri regolatori per la definizione degli schemi di concessione nel settore aeroportuale, nonché la definizione dei relativi bandi di gara, così come già avvenuto per le concessioni autostradali, assicurerebbe la massima trasparenza degli schemi concessori e i correlati diritti e obblighi delle parti, con i conseguenti miglioramenti in termini di efficientamento e vantaggi per l'utenza e di accessibilità per l'intero sistema Paese.

Consentirebbe, inoltre, il recepimento nei contratti di concessione di criteri uniformi per gli aspetti più qualificanti del rapporto concessorio, ponendosi in linea con il percorso tracciato dall'articolo 2 dell'attuale disegno di legge, che prevede una delega per la mappatura e la trasparenza dei regimi concessori.

Passando alla delega in materia di servizi pubblici locali, dall'esame dell'articolo 6 si evince come la proposta sia finalizzata a garantire maggiore qualità ed efficienza

nell'erogazione di detti servizi, prevedendo una serie di criteri atti a definire un quadro regolatorio maggiormente coerente con i principi del diritto europeo.

Rilevo con favore i criteri delega di cui al comma 2 dell'articolo 6, evidenziando che gli elementi sui quali deve fondarsi la scelta in favore dell'autoproduzione sono in parte i medesimi previsti dalla regolazione di settore dell'Autorità, che ha richiesto, anticipando i criteri della legge delega, la cosiddetta "Relazione di affidamento", che costituisce il documento in cui l'ente affidante descrive gli esiti della procedura di consultazione con i portatori di interesse, con riferimento, in particolare, all'individuazione dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale, ai criteri adottati per definire il piano economico finanziario proposto, alle motivazioni che sorreggono l'introduzione dei requisiti di partecipazione aggiuntivi (in sede di gara).

Sotto questo profilo, segnalo come la previsione del criterio di cui all'articolo 6, comma 2, lettera g), che prevede, in capo all'ente territoriale o locale, l'obbligo di trasmettere la motivazione che sorregge il servizio in autoproduzione all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), dovrebbe essere integrata con un analogo obbligo di trasmissione anche all'ART, in quanto dotata di competenze specifiche nella regolazione di settore, anche al fine di riconoscere all'Autorità le funzioni di cui alla successiva lettera h), che richiede la previsione di sistemi di monitoraggio dei costi ai fini del mantenimento degli equilibri di finanza pubblica e della tutela della concorrenza, prevedendo opportuni meccanismi di coordinamento tra l'attività dell'AGCM e quella dell'ART.

Per quel che concerne l'articolo 7 sulle disposizioni in materia di trasporto pubblico

locale, va sottolineata con favore la *ratio* di introdurre una procedura finalizzata a incentivare il ricorso a procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché la corretta applicazione delle misure regolatorie dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

La disciplina, infatti, è volta a favorire il ricorso alle procedure ad evidenza pubblica, attraverso uno strumento di "coazione indiretta" incentrato sulla decurtazione delle risorse del fondo da trasferire alle regioni, qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure a evidenza pubblica, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'ART.

Sottolineo che correlare la gestione efficiente delle risorse del fondo al quadro regolatorio elaborato di ART, rappresenta un importante riconoscimento del lavoro e dell'autorevolezza fin qui acquisiti dall'Autorità in un settore così delicato, ma costituisce anche, e per la prima volta, un valido strumento di coazione, che renderà ancor più incisive e vincolanti le misure adottate dall'ART nell'ottimizzazione dei processi di affidamento di tali servizi e di efficienza dell'intero settore a tutto vantaggio dell'utenza.

Infine, mi preme evidenziare che il TPL rappresenta, per l'attuale Consiliatura, una delle priorità nell'ambito dei propri obiettivi strategici. Esso, infatti, costituisce terreno di sperimentazione di modelli di mobilità sostenibile e di integrazione multimodale che saranno certamente al centro delle future politiche regolatorie dell'Autorità.

Inoltre, i servizi di tariffazione e biglietteria integrati costituiscono obiettivi centrali della regolazione dell'ART, nella consapevolezza che la nuova cornice regolatoria

si porrà come strumento che coniuga la qualità dei servizi con la tutela degli utenti. Sarebbe, altresì, necessario che tutto ciò si traduca in forme di regolazione che favoriscano la correlazione di incentivi statali al conseguimento di livelli essenziali di qualità dei servizi.

Con riferimento all'articolo 8, delega in materia di trasporto pubblico non di linea, si ricorda che l'Autorità è destinataria di una serie di attribuzioni specifiche finalizzate principalmente alla verifica della corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Sull'Autorità di regolazione dei trasporti grava il delicato compito di farsi portatrice delle istanze innovative che riguardano il settore che, come è noto, è stato investito da una evoluzione del mercato, che ha visto affacciarsi nuovi operatori su piattaforma, con effetti potenzialmente *disruptive* sull'attuale scenario del trasporto pubblico locale nel suo complesso, che tuttavia porta con sé anche opportunità di sviluppo per il settore e per gli utenti, nella prospettiva della multimodalità e di una mobilità sempre più accessibile e sostenibile.

Alcune di queste opportunità sono già state colte, in questi anni, sia da organizzazioni di tassisti sia da singoli titolari di licenza, tramite, ad esempio, l'incremento della digitalizzazione dei processi di messa in relazione tra domanda e offerta.

L'Autorità, a novembre 2021, ha avviato un procedimento per la definizione di

“Linee guida in materia di servizio taxi per Regioni ed enti locali” con l’intendimento di fornire, anche attraverso indicazioni di carattere metodologico, uno strumento a supporto dell’attività dei soggetti competenti (Regioni ed Enti locali) finalizzata alla predisposizione di schemi di atti da adottare in materia di servizio taxi, maggiormente rispondenti alle esigenze di mobilità della popolazione di riferimento. La relativa consultazione ha visto una ampia partecipazione dei soggetti portatori di interesse. Le indicazioni emerse da questo lavoro potranno essere proficuamente utilizzate dal Governo e da tutti gli attori coinvolti in sede di attuazione della delega legislativa prevista dall’articolo 8.

Infine, con riferimento alla lettera f), viene evidenziata l’esigenza di procedere a un’armonizzazione delle competenze regionali e degli enti locali in materia, al fine di definire comuni standard nazionali. Qui, forse più che altrove, viene in luce il ruolo strategico dell’Autorità quale osservatore imparziale del mercato, deputata a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti.

Pertanto, in un’ottica di valorizzazione dell’attività svolta sino ad ora dall’Autorità e di ottimizzazione del *know-how* acquisito, si propone di integrare la disposizione citata, con un esplicito riferimento al ruolo che deve svolgere al riguardo l’Autorità.

Altro tema, al quale ritengo in questa sede di attribuire la giusta rilevanza, è quello della necessità di rafforzare la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle

disposizioni dei regolamenti europei relativi ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel trasporto con autobus e nel trasporto via mare e per vie navigabili interne che, diversamente dalla disciplina sanzionatoria prevista dalla legge istitutiva dell’Autorità per la violazione di propri atti di regolazione, risulta del tutto inadeguata ad assicurare le funzioni di deterrenza proprie di ogni sistema sanzionatorio.

A tal fine, il superamento delle criticità derivanti dal recepimento della normativa europea da parte del legislatore nazionale era già stato oggetto, nel 2018, di un Atto di segnalazione dell’Autorità, contenente la proposta di alcune modifiche ai vigenti decreti legislativi recanti la disciplina sanzionatoria per le violazioni dei Regolamenti europei di settore.

Dalla conduzione dei procedimenti sanzionatori di competenza è, inoltre, emerso il diffuso utilizzo della facoltà, accordata ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, di estinguere il procedimento mediante il pagamento della sanzione in misura ridotta, che rappresenta attualmente l’esito del 65% dei procedimenti per tali violazioni.

Pur essendo, nel complesso, apprezzabili i benefici dell’istituto in termini di economicità dell’azione amministrativa, tuttavia, ad avviso dell’Autorità, la possibilità di ricorrere al pagamento in misura ridotta incide sull’efficacia dissuasiva e coercitiva del sistema sanzionatorio per le violazioni dei diritti dei passeggeri, comportando un’ulteriore riduzione dei limiti edittali.

Inoltre, il ricorso a tale facoltà esclude l’applicazione di sanzioni con importi maggiorati prevista in caso di reiterazione delle condotte.

Sarebbe anche auspicabile un'evoluzione del sistema, tale da consentire all'Autorità, non solo di comminare sanzioni in presenza di violazioni dei diritti dei passeggeri, ma anche di prevedere forme dirette di indennizzo in loro favore, considerato che l'impianto sanzionatorio dovrebbe indurre le imprese ad elevare il livello di qualità dei servizi offerti.

In questo ambito si richiama l'opportunità di riconoscere espressamente all'Autorità il potere di prescrivere alle imprese di conformare, dopo l'accertamento di una violazione, la propria condotta, commissiva od omissiva, alle previsioni legislative.

Un tale potere prescrittivo è peraltro previsto espressamente all'articolo 2, comma 20, lettera d) della legge 14 novembre 1995, n. 481 *"Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità"*, nonché dall'articolo 37, comma 3, lettera f) del decreto istitutivo dell'ART, seppur solo in riferimento alla cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione.

Accanto al rafforzamento del sistema sanzionatorio, andrebbe altresì rivisto l'impianto normativo al fine di colmare le lacune esistenti nel sistema che, in taluni casi, prevedono specifici obblighi in capo agli operatori, senza corredarli di corrispondenti misure sanzionatorie, come ad esempio nel caso del diritto a compensazione economica in caso di ritardo all'arrivo, previsto dal regolamento europeo relativo al trasporto via mare e per vie navigabili interne e per la violazione del quale non è prevista attualmente alcuna sanzione.

Nell’ottica di una sempre maggiore attenzione alla tutela del consumatore, infine, sono particolarmente lieto di registrare, all’art. 9, l’attribuzione all’Autorità di *“strumenti alternativi di risoluzione delle controversie tra operatori economici e utenti o consumatori”* che consentono all’ART, al pari di altre Autorità di regolazione, di avvalersi di procedure che si sono dimostrate particolarmente efficaci nel garantire un’effettiva tutela dei consumatori. La disposizione, finalizzata a rafforzare la tutela degli utenti, si colloca in linea con i principali obiettivi del PNRR.

È evidente che la complessità e l’eterogeneità delle nuove competenze – non in ultimo l’attribuzione nell’ambito degli strumenti di risoluzione non giurisdizionale delle controversie - richiederanno inevitabilmente un adeguato rafforzamento della dotazione organica dell’Autorità, che le permetterà di svolgere al meglio i nuovi compiti assegnati.

Molti degli obiettivi e traguardi definiti dal PNRR nell’ambito della Missione 2 *“Rivoluzione verde e transizione ecologica”* e della Missione 3 *“Infrastrutture per una mobilità sostenibile”* investono corposamente profili di competenza dell’Autorità.

In tale contesto, l’ART rappresenta il naturale candidato, quale soggetto terzo ed indipendente, nella valutazione della rispondenza, sulla base di criteri oggettivi e predeterminati, a principi di equità e non discriminazione degli investimenti

previsti e nella vigilanza sull'impiego delle risorse assegnate dal PNRR, coerentemente con le competenze già esercitate in materia di valutazione dei piani economico-finanziari e di validazione degli investimenti.

Inoltre, attraverso la propria regolazione, l'Autorità è pronta ad accompagnare l'attuazione delle riforme anche nel perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, trasversali a tutte le aree di intervento del Piano, al fine di realizzare una concreta integrazione di più mezzi di trasporto, multimodale per gli utenti ed intermodale per le merci, nella quale siano fortemente incentivati *driver* di sostenibilità in parte già presenti nella regolazione.

In tale prospettiva auspico che venga inteso quel rafforzamento dei poteri di *antitrust enforcement* e dei poteri di regolazione settoriale previsto dal PNRR, ove l'ART è esplicitamente indicata tra le Autorità di regolazione nazionali di settore per le quali, al fine di esercitare le proprie competenze nell'ambito del ruolo assegnato dal Piano, dovranno essere consolidati i poteri, preservandone l'indipendenza strutturale e funzionale.

Ringrazio, unitamente ai colleghi Componenti del Collegio Carla Roncallo e Francesco Parola, questa onorevole Commissione per averci consentito di rappresentare le posizioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di formulare integrazioni e osservazioni sul disegno di legge concorrenza, nonché di esporre una serie di proposte che confido siano accolte favorevolmente dal Parlamento.

Evidenzio come il conferimento delle nuove competenze consentirà all’Autorità una sempre maggiore incisività nella regolamentazione dei mercati, nei processi di ottimizzazione degli affidamenti dei servizi, nell’assicurare l’efficienza delle gestioni, il contenimento dei costi per utenti e consumatori e più adeguati livelli di qualità dei servizi.