

GRUPPO SIPOTRA SULLA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (Resoconto della riunione del 21 aprile 2017)

Sono presenti: Ginevra Bruzzone, Rino Caiazzo, Chiara de Luca, Anna Donati, Simone Gambuto (via Skype), Giuseppina Gualtieri (via telefono), Selini Hadjidimitriou (via Skype), Valentina Lener, Claudia Marcolin, Francesco Munari, Daniele Pilla, Marco Ponti, Francesco Ramella, Piero Rubino, Giulia Sebastiani, Mario Sebastiani, Pietro Spirito, Adriana Vigneri,

Mario Sebastiani, coordinatore del gruppo di lavoro, espone ai presenti il programma di massima aggiornato.

Dopo ampia discussione i presenti hanno condiviso sia lo schema organizzativo del lavoro sia lo schema di programma qui di seguito riportati; quest'ultimo recepisce anche le indicazioni pervenute via email da altri componenti del gruppo e integralmente riportate in allegato.

ASPETTI ORGANIZZATIVI

Il prodotto che ci si propone non è un manuale ma è destinato a un "pubblico" del mestiere. Deve andare quindi dritto al punto assumendo una conoscenza medio/alta delle problematiche ma evitando tecnicismi non indispensabili.

L'intesa è di affinare programma e metodo di lavoro man mano che questo si sviluppa, essendo impossibile (comunque velleitario e controproducente) cercare fin d'ora di precisarlo in dettaglio.

Ciò significa, ad esempio, che l'ordine dei capitoli potrà essere mutato: la parte C potrà essere spostata alla fine per tenere conto di quanto emerso dagli altri capitoli; considerate le interdipendenze fra le materie, è probabile che i sottogruppi sconfinino su quelle di altri, cosicché sarà poi necessario un intenso lavoro di ricomposizione, ecc.

Si è anche condiviso di procedere organizzativamente per vari steps.

In prima battuta la costituzione di gruppi di lavoro corrispondenti a ciascun capitolo, ai quali spetta il compito di dettagliare gli items che al momento sono molto aggregati (ma che potenzialmente comprendono tutto lo scibile). Sulla composizione dei sottogruppi si è iniziato a lavorare nella riunione passata e l'esito è nell'allegato excell, da completare, sul quale si torna fra breve.

A valle di questo i sottogruppi dovranno individuare un coordinatore e congiuntamente verificare i propri articolati per cercare di eliminare/ridurre le sovrapposizioni che saranno emerse e coprire eventuali buchi.

Infine ciascun sottogruppo potrà a sua volta splittarsi in sotto-sottogruppi per aree omogenee, e stabilire al loro interno chi fa cosa.

L'organizzazione proposta è sì un po' barocca forse, ma non ne viene in mente un'altra; e poi siamo tutti abituati a gestire sistemi complessi...

Infine una prima allocazione nel programma di ciascun componenti, che va completata per prima. Nel file, excell in allegato vi è un primo tentativo, dove:

- a) i componenti evidenziati, presenti alla riunione del 21, hanno espressamente manifestato le proprie preferenze;
- b) le preferenze attribuite agli assenti sono quelle dichiarate attraverso gli input a suo tempo inviati o, in mancanza, frutto di mie personali congetture;

c) infine manca per altri ogni indicazione.

Il numero di adesioni “per capitolo” è per alcuni di essi già elevato ma coincide con quelli più variegati e ampi; nel complesso mi sembra sostenibile. Sono del resto da mettere in conto qualche rinuncia (auspicabilmente dichiarata fin d’ora) e qualche nuova adesione.

Infine, si è convenuto sull’opportunità che ciascuno limiti le proprie manifestazioni di interesse a 2 (max 3) aree oggi presenti in capitoli diversi, per semplificare il lavoro e per evitare che l’entusiasmo iniziale si traduca in un impegno non sostenibile.

Tutti i componenti raggruppati in a-b-c) sopra sono invitati a confermare/modificare o integrare le proprie preferenze entro il 3 maggio, in modo da poter poi procedere secondo l’iter indicato sopra.

PROGRAMMA

A) INTRODUZIONE

B) SCENARI DI MERCATO

Capitolo di inquadramento del contesto prospettico di m/l periodo di mercato in cui vanno contestualizzate analisi e proposte nei capitoli successivi. Orientativamente massimo 30 cartelle, linguaggio piano e descrittivo, senza ricorso a strumenti quantitativi.

Principali aspetti da trattare, con orizzonte al medio-lungo periodo e anche con ricorso al benchmarking:

1. prospettive della domanda, mondiale e nazionale, di servizi di trasporto (tendenze demografiche, flussi commerciali, elasticità al reddito, ecc.
2. tendenze di ricomposizione modale (sia strutturali, sia legate alle scelte di politica economica e trasportistica)
3. e fabbisogni infrastrutturali del Paese;
4. tendenze e vincoli sul mercato mondiale dei capitali, pubblici e privati, regolamentazione della remunerazione e scelte pubbliche e privati di investimento
5. conseguenti scelte localizzative e accessibilità ai territori,
6. impatto del progresso tecnico, nuovi mercati/servizi, ecc. sulla domanda e sull’offerta
7. trasporti ed esternalità (congestione, inquinamento atmosferico e acustico, ecc.), vincoli ambientali, consolidati ed emergenti
8. concorrenza e regolazione dei trasporti e competitività del Paese.

C) SCENARI ISTITUZIONALI

1. Quadro istituzionale delle politiche pubbliche

(Interrelazioni fra le politiche industriali, sociali, di sviluppo e di stabilizzazione congiunturale, da un lato, concorrenza e regolazione economica dei mercati, dall’altro – in sintesi, i rapporti fra il principe e gli arbitri dei mercati. Potrebbe più propriamente essere collocato alla fine).

1. Quadro istituzionale vigente (ripartizione delle competenze tra istituzioni, obiettivi di ciascuna istituzione; modalità di interazione tra le istituzioni su materie in cui sono concorrenti, ecc.).
2. Dove finisce l'esercizio delle prerogative "sovrane" delle Amministrazioni di governo (ovunque collocate territorialmente) e inizia quello delle Autorità indipendenti di garanzia e di regolazione (teorie della regolazione, fenomeni di cattura, ecc.; perimetro delle rispettive competenze, interazioni, ecc.).
3. Trasparenza e accountability delle scelte pubbliche (decisori politici e Autorità indipendenti): limiti di discrezionalità, analisi ACB, procedure di consultazione, obbligo di motivazione, ecc.
4. Previsioni comunitarie al riguardo
5. Benchmarks internazionali

2. Rapporti fra gli Arbitri dei mercati

(Relazioni fra regolamentazioni intersettoriali (trasporti, energia, poste, ecc.), relazioni fra organismi di regolazione di settori diversi e fra questi e le Autorità di garanzia)

1. Autorità della concorrenza e Autorità di regolazione
2. Distinzione dei ruoli, corretta dialettica fra le Autorità di garanzia e controllo, da un lato, e le Autorità settoriali di regolazione
3. Ripartizione delle competenze fra organismi nazionali di regolazione dei trasporti
4. Relazioni e armonizzazione fra regolamentazioni intersettoriali

D) POLITICHE DELLA CONCORRENZA E DELLA REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

(Capitoli dedicati alla parte più "tecnica" delle politiche e degli strumenti di intervento)

3. La regolazione dei mercati di trasporto: oggetto

(Finalità, campi di intervento della regolazione suoi limiti, da sviluppare più in dettaglio nei capitoli successivi)

1. Deregolamentazione, efficienza e concorrenza: analisi di mercato, AIR, ecc.
 2. La regolazione dell'accesso al mercato:
 - (i) accesso ai mercati upstream e downstream (concessioni e subconcessioni, diritti esclusivi vs. speciali, analisi di mercato, unbundling, ecc.);
 - (ii) accesso alle essential facilities;
 - (iii) regolazione dei prezzi
- 3.3 Regolazione della comodalità

4. La regolazione dei mercati di trasporto: attori

(Chi fa o dovrebbe fare)

1. Criticità dell'attuale ripartizione delle competenze (l'ART come sportello unico di regolazione economica?)
2. Politica e regolazione:
 - (i) programmazione di investimenti pubblici (o in concessione) e servizi minimi
 - (ii) finanziamento pubblico (SIEG, Aiuti di Stato, ecc.)

- (iii) regolazione degli aspetti ambientali e delle esternalità
 - (iv) politica industriale, regolazione, concorrenza - nuovi mercati, nuovi servizi, nuove tecnologie
3. L'ART e le altre Autorità di settore (Autorità portuali, ENAC, ecc.)

5. La regolazione dei mercati di trasporto: modalità

(Come si interviene e come si dovrebbe)

1. Modelli di regolazione economica, AIR, ACB, ecc.
2. Processi di aggregazione
3. Le procedure per la regolazione
4. Importazione di best practices regolatorie da altri settori
5. Coordinamento fra regolatori di settori diversi

6. Politiche del lavoro e relazioni industriali

(Come la politica dei trasporti e la regolazione dei mercati incide sulle relazioni industriali, esuberanti, ecc. e come queste rappresentano vincoli per esse. Il capitolo potrebbe sintetizzare, per quanto di interesse, le risultanze dell'apposito gruppo Sipotra in avvio)

E) CONCLUSIONI