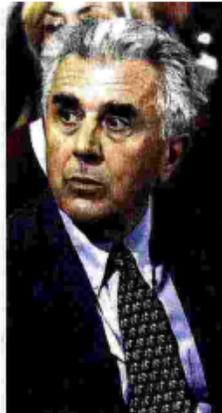


INTERVISTA | Andrea Camanzi

«Trasporti, privatizzazioni e nuovi investitori solo se la regolazione è stabile»



Authority dei trasporti. Il presidente Andrea Camanzi



«I compiti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono contigui a quelli di regolazione di mercato affidati a due Autorità indipendenti come l'Autorità nazionale anticorruzione e l'Autorità di regolazione dei trasporti. Auguriamo buon lavoro al ministro Delrio che apprezziamo anche per la lunga esperienza nel campo dell'amministrazione attiva e pensiamo che il criterio della rotazione dei dirigenti al vertice del ministero sia una scelta di buona amministrazione. Al tempo stesso pensiamo che vadano riconfermate le attuali competenze di regolazione economica ex ante dell'Autorità dei trasporti». Andrea Camanzi, presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, non ci gira intorno: di fronte al dibattito attuale sulla riorganizzazione delle competenze di governo nei settori delle infrastrutture e dei trasporti, dice che «se venissero sottratte competenze all'Autorità dei trasporti sarebbe una controriforma che ci porterebbe indietro su temi come le liberalizzazioni e la difesa degli utenti». Semmai, oggi sarebbe il momento per «completare le competenze dell'Autorità dei trasporti in comparti, come quello dei porti, dove il problema non è tanto di razionalizzazione del numero delle Autorità portuali quanto di aumento della capacità del sistema portuale italiano nel suo complesso».

Dacosa nasce questa sua preoccupazione, presidente Camanzi?

Non c'è preoccupazione perché so che tornare indietro sarebbe un grave errore per gli effetti che si avrebbero su investimenti, privatizzazioni, imprese e cittadini. Vogliamo abbandonare la strada della liberalizzazione ferroviaria o la vogliamo rafforzare? Detto questo, noto alcuni segnali non pro-

prio confortanti: è stata ridotta l'autonomia organizzativa delle Authority, si è toccato l'assetto delle competenze nei settori aeroportuali e autostradali, inoltre c'è una scuola di pensiero che crede che la politica possa fare a meno della regolazione indipendente, quando nei nostri settori la politica dà il meglio e assume le proprie scelte, per esempio la pianificazione delle infrastrutture, nel rispetto delle reciproche competenze e in collaborazione con regolatori che garantiscono al contempo l'uso ottimale delle infrastrutture esistenti, il massimo accesso possibile alle reti a tutti gli operatori, la certezza tariffaria, certi standard minimi di qualità del servizio.

Perché è così importante difendere la stabilità della regolazione?

L'azione che svolge una regolazione economica ex ante come la nostra è un'azione di cambiamento degli assetti del mercato che non si può svolgere nel breve periodo, ma richiede anni di lavoro per produrre risultati importanti. Questa regolazione richiede stabilità dell'assetto delle competenze perché lo stop and go favorisce solo chi ha da difendere privilegi. La stabilità, invece, favorisce gli investimenti e l'ingresso di nuovi operatori. Come facciamo a privatizzare le ferrovie se non diamo un assetto stabile alla regolazione? Chi verrà a investire i propri capitali di fronte a una instabilità regolatoria? Aggiungo che siamo nel 2015 e dobbiamo correre se vogliamo dare un contributo alla crescita, non possiamo perdere altro tempo.

Facciamo qualche esempio.

I diritti aeroportuali. L'aeroporto di Pisa è il primo che ha applicato un listino di prezzi per le compagnie aeree definito sulla base di un percorso negoziale fra gestore e le

stesse compagnie che nasce dalla nostra regolazione e ha vincolato i diritti aeroportuali dalla definizione in via amministrativa collegata al contratto di programma, privilegiando invece innovazione, tecnologia, flessibilità, principio del value for money. Che cosa aveva prodotto il precedente regime amministrativo? Che le tariffe erano ferme dal 2000 e gli investimenti bloccati. Adesso anche l'aeroporto di Firenze ha avviato questo processo e il beneficio sarà lo stesso. La tariffa può garantire uno sfruttamento ottimale dell'infrastruttura molto più di tanti piani degli aeroporti.

Alto settore delicato: le autostrade. Polemiche a non finire dopo lo sblocca-Italia e rapporto difficile con Bruxelles. Quale può essere il vostro contributo?

Abbiamo deciso di aprire un procedimento per la definizione di ambiti ottimali con l'obiettivo di fornire una base oggettiva per la razionalizzazione del sistema che oggi soffre certamente di frammentazione e di un assetto non proprio razionale.

Base oggettiva anche per il Governo che va a discutere a Bruxelles.

Appunto. È quello che sostenevo dicendo che la collaborazione fra governo e regolatore terzo è un modello che può funzionare bene. Mi faccia aggiungere che in Europa, dove eravamo un'isola bianca fino a qualche tempo fa come Autorità trasversale e orizzontale dei trasporti, ora siamo in buona compagnia. Inglese e francesi hanno infatti attribuito alle loro Autorità ferroviarie anche la competenza stradale.

Veniamo alle ferrovie. L'impressione è che il procedimento sanzionatorio che avete aperto

contro Rfi per la violazione delle regole sull'accesso alla rete dia forza e concretezza al processo di liberalizzazione. È come l'arbitro che sarà pur rispettato da tutti, ma se ogni tanto tira fuori il cartellino rosso, tutti capiscono meglio le regole.

Sia chiaro che noi non apriamo un procedimento sanzionatorio perché vogliamo sanzionare ma perché vogliamo che gli attori si adeguino alle regole che noi riteniamo essere fondamentali per garantire il miglior uso della infrastruttura. Rfi ha la possibilità di dimostrare di essersi adeguata oppure di proporre di ottemperare a quelle regole magari con modalità o tempi diversi. Per noi l'importante è raggiungere lo scopo, che cioè cadano le discriminazioni che abbiamo rilevato e sia ripristinato un atteggiamento corretto verso Ntv e le altre imprese ferroviarie, compreso il settore merci.

Il Governo sta per intervenire anche nel Tpl.

È un'iniziativa importante perché è urgente modificare l'assetto di quel mercato e anche spendere meglio 5 miliardi di contributi a fondo perduto che ogni anno lo Stato immette in quel settore. Dal canto nostro abbiamo approvato una delibera con 21 norme di regolazione un mese e mezzo fa e lo abbiamo messo in consultazione. Se riceveremo emendamenti da Regioni e Comuni, li discuteremo, altrimenti andremo avanti con quel testo che costituirà la regolazione per il settore.

La convince l'applicazione dei costi standard?

È utile per ripartire le risorse pubbliche ma penso che la regolazione abbia bisogno di qualcosa di più per agire, con il sistema delle gare, anche sul lato dell'offerta. Si deve fare riferimento ai costi del gestore ottimale, non ai costi standard.