

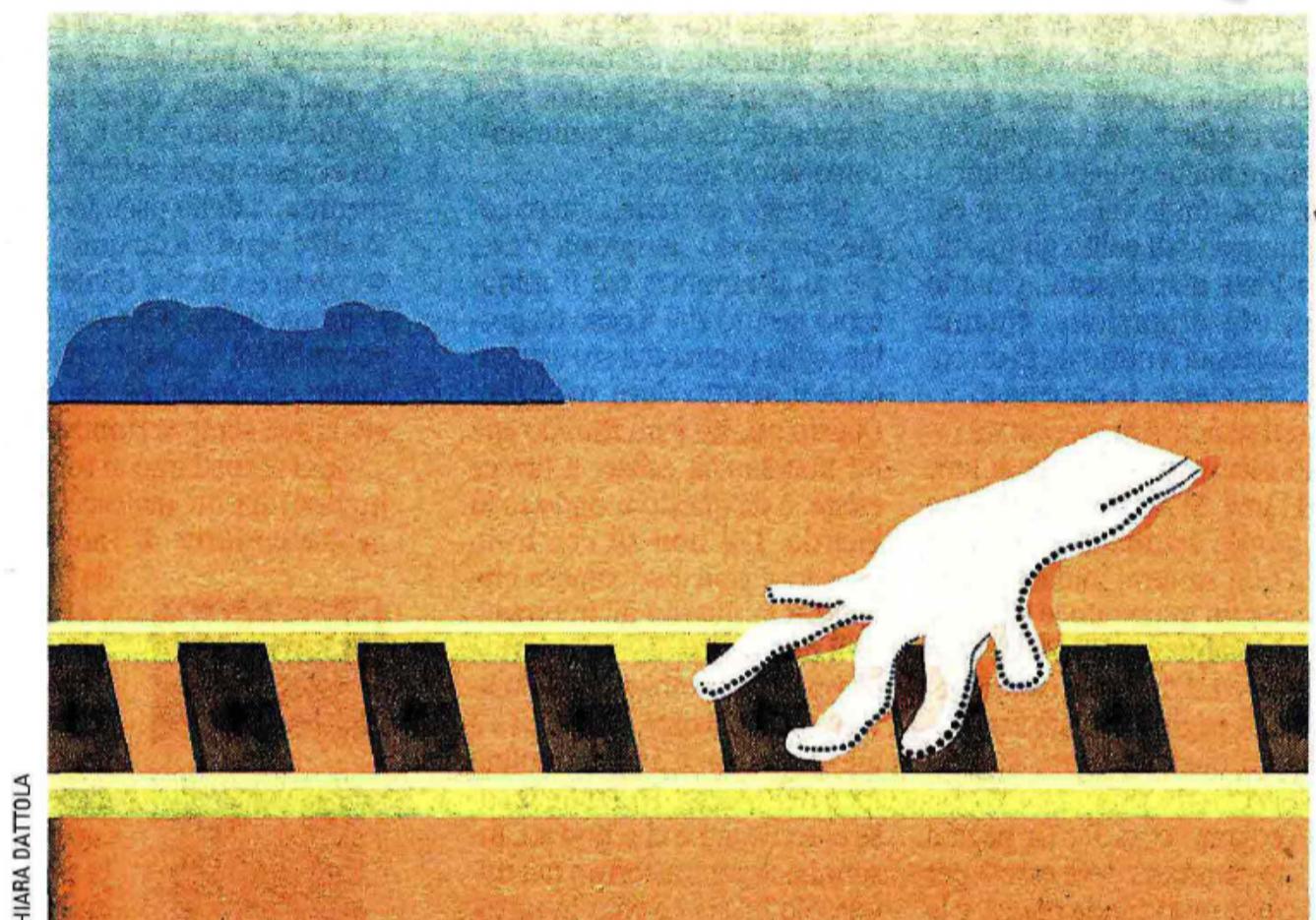
CONCORRENZA LA PAROLA PROIBITA DEI TRASPORTI

di SERGIO RIZZO

Facile parlare di liberalizzazioni. Non c'è governo che da vent'anni a questa parte non le abbia citate nel programma, insieme alle privatizzazioni. Quando però si arriva al dunque, nulla di fatto.

Le privatizzazioni sono morte nel 2003. E nemmeno le liberalizzazioni si sentono tanto bene. In compenso le società pubbliche si sono moltiplicate, gli apparati burocratici sono lievitati e si è dato vita a ogni genere di authority. Tranne, guarda caso, quella dei trasporti.

CONTINUA A PAGINA 34



RITARDI ITALIANI

Concorrenza, la parola proibita per l'Autorità fantasma dei trasporti

di SERGIO RIZZO

SEGUE DALLA PRIMA

Eppure quell'autorità potrebbe contribuire all'apertura di un mercato cruciale, nel quale i monopolisti spadroneggiano e regna la confusione più totale. Se ne discute dal 1994, quando Filippo Cavazzuti e altri 38 senatori del centrosinistra presentarono un disegno di legge per istituire l'authority per i trasporti, l'energia e le comunicazioni. In Senato la fecero a pezzi, dividendola in tre. E alla Camera la prima misteriosamente scomparve, causa emendamento leghista. Il ministro del governo Dini Giovanni Caravale smentì pressioni ferroviarie: «L'amministratore delegato Lorenzo Necci mi ha sempre manifestato parere favorevole sull'authority. Forti resistenze vengono probabilmente dalla struttura delle Ferrovie». Come se fossero due cose diverse. E per dimostrare le sue buone intenzioni lasciò in eredità un altro disegno di legge.

Tutti dicevano di volerla. Ma per vederla na-

scere si sono dovuti attendere altri 16 anni. Nascerà sulla carta, s'intende. Perché da quando è stata istituita, 13 mesi orsono, si continua a cincischiare sulle poltrone. L'8 giugno dello scorso anno Mario Monti aveva annunciato la nomina di Mario Sebastiani alla presidenza, affiancato da Barbara Marinali e dall'ex presidente del consiglio di Stato Pasquale De Lise, imbattibile navigatore della burocrazia pubblica. Decisione mai ratificata, mentre prendevano a circolare (con relative smentite) nomi quali quello della ex governatrice diessina dell'Umbria, Maria Rita Lorenzetti, ora presidente di Italferr, società del gruppo Ferrovie dello Stato.

E il turbinio delle indiscrezioni ha ripreso ora, dopo che il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, ha reso noto che intende chiudere la pratica entro luglio. Girano così i nomi di Vito Riggio (ex onorevole Dc da dieci anni dominus dell'E-nac), Andrea Camanzi (ex Autorità sui contratti pubblici), Ennio Cascetta (ex assessore della Re-



gione Campania con Antonio Bassolino), Antonio Attili (ex deputato ulivista). Perfino i grillini hanno presentato le loro candidature. Tecnici, ovvio: Marco Ponti e Maria Grazia Speranza.

Nel frattempo è scoppiata la guerra dei campanili. Due deputati piemontesi del Pd hanno presentato una mozione perché sede dell'autorità sia Torino. I napoletani la vorrebbero a Napoli. Mentre l'ex onorevole Pdl Pietro Laffranci si è detto pronto a sostenere senza se e senza ma la candidatura di Orvieto. La sgradevole sensazione è che ancora una volta poltrone e clientele siano la sola cosa interessante per la politica. Il resto può attendere: hanno atteso per 16 anni, che fretta c'è?

Può aspettare, per dirne una, la stazione dell'alta velocità Roma Tiburtina, un investimento da almeno 200 milioni che avrebbe dovuto sgravare Termini e rendere più rapido il collegamento Milano-Napoli. Inaugurata 18 mesi fa, è ancora fantasma. Spazi commerciali inutilizzati, biglietterie vuote, banchine quasi deserte. La sera, poi, sembra di vedere gli spettri. La ragione? A Tiburtina dovevano essere trasferiti tutti i treni veloci da e per Roma, invece a differenza di Italo i convogli Trenitalia continuano saldamente a presidiare la congestionatissima stazione Termini. Un episodio della guerra mossa dalle Ferrovie al suo concorrente privato Ntv, che ha reagito rivolgendosi all'Antitrust? Di sicuro un'authority dei trasporti ben diretta e con poteri concreti avrebbe risolto da tempo la questione.

Può aspettare anche il caos degli aeroporti. L'ex ministro Passera era ragionevolmente persuaso che ne avessimo fin troppi: il doppio della Francia, in rapporto alla superficie. Troppi e con pochi viaggiatori. Ma ogni Provincia rediviva vuole il suo, costi quel che costi. Uscito di scena lui, la febbre ha ripreso a salire. Qualche giorno fa è stata annunciata l'apertura dell'Aqui-

la. Il meraviglioso centro storico della città è ancora in macerie, ma in compenso gli aquilani hanno il loro aeroporto. C'è poi la grana della Sea, che si è beccata da Bruxelles una multa da 450 milioni per presunti aiuti di Stato alla controllata Sea handling: epilogo della gestione dell'ex assessore leghista ed ex presidente di Alitalia Giuseppe Bonomi, per sei anni a capo di un'impresa locale con gli stipendi dei vertici aziendali più alti d'Italia. La sua retribuzione annua era di 876 mila euro: quella del Ceo Giulio De Metrio, 873 mila. Sostituito dall'ex banchiere Pietro Modiano, per definire la buonuscita si partirebbe da una richiesta di due milioni.

Ma possono aspettare anche le autostrade, l'unico servizio pubblico in concessione cui ogni anno vengono concessi inesorabilmente aumenti delle tariffe. Succede quando il traffico cresce e quando cala; quando gli investimenti crescono e quando calano. È il solo monopolio privatizzato per il quale non si è mai registrata una diminuzione. Effetto dello strapotere della muscolosa lobby autostradale? Chissà. Ma andrebbe allo stesso modo se il compito di valutare le richieste di aumento delle tariffe costantemente esaudite fosse attribuito a un'autorità davvero indipendente?

Perché il nocciolo della questione è proprio questo: l'indipendenza. Ecco perché la scelta dei vertici di un organismo tanto delicato dovrebbe essere sottratto agli appetiti dei partiti, con una designazione meritocratica e trasparente. Suggeriamo il bando pubblico europeo. Non piace? Si utilizzi una procedura altrettanto pubblica, limpida e basata sulle competenze. Così è stato nominato anche il nuovo governatore della Banca d'Inghilterra Mark Carney, canadese: perché non i componenti di un'authority italiana?