

Trasporti insieme a energia e gas. L'Autorità delle reti nasce tra i dubbi

L'analisi. Il governo di fronte alla difficoltà di collegare politica della concorrenza e politica industriale La scelta: pochi poteri all'Agenzia per strade e autostrade Il dossier autostrade Si parte con una segnalazione dell'Antitrust, che esorta il governo a concessioni brevi e tariffe basse

Lo schema è cambiato più volte. Nell'ultima versione del decreto sulle liberalizzazioni, discussa ieri, il governo conferirà la regolazione dei trasporti all'Autorità per l'Energia e il gas. Che perciò si chiamerà Autorità delle reti, ancorché non comprenda telecomunicazioni, porti ed aeroporti. Almeno per ora. Di un'Autorità dei Trasporti si parla dal 1995. Ma con l'articolo 40 del decreto siamo davvero alla svolta? La prudenza è d'obbligo. La nuova Authority sarà utile in tanto in quanto saprà collegare la politica della concorrenza alla politica industriale. Ed è di fronte a questa sfida che il governo Monti dimostra, finora, di non avere le idee chiare. L'esempio delle ferrovie britanniche sta lì ad avvertire che la deregulation totale e la privatizzazione cieca hanno fatto un po' di faville alla City. Fuori, nel Regno Unito sono venuti l'aumento dei biglietti (per la Bbc i pendolari inglesi pagano 10 volte gli italiani), il peggioramento del servizio (Bill Emmott, ex direttore dell' 'Economist, scrive che l'Alta velocità italiana è meglio), il declino del produttore nazionale di materiale ferroviario (Gec Alstom addio), l'impennata dei contributi pubblici (da 2 a 6,5 miliardi nel decennio 2000- 2009, più 223%) e la diminuzione della sicurezza (parlano i film di Ken Loach, perché le ferrovie di Sua Maestà tacciono i dati sugli incidenti). La bozza di relazione introduttiva al decreto, invece, sorvola serenamente e cita quattro numeretti senza alcun riferimento al quadro industriale del Paese, all'impatto sulla spesa pubblica e agli investimenti necessari. Toccherà all'Autorità disvelare le verità nascoste? Quale sarebbe, per dire, il prezzo teorico dei biglietti ferroviari sulle tratte regionali, su quelle a lunga percorrenza e sulle altre ad alta velocità per pagare il diritto d'uso della rete in misura tale da consentire il pieno ammortamento dei costi industriali e finanziari sostenuti dalle Ferrovie dello Stato? Dato il prezzo teorico del teorico biglietto d'equilibrio, si vedrà che nessun biglietto reale potrà remunerare la rete, anche scontando le malversazioni del passato. Di conseguenza, verranno a galla i sussidi che vanno alle imprese del trasporto ferroviario, pubbliche e private, e ai loro clienti. E quando l'Atm di Milano, bus, tram e metropolitana, e Trenord, la società mista tra le Ferrovie Nord della Regione Lombardia e Trenitalia per il trasporto regionale, decidessero la fusione, l'Autorità griderebbe al cartello o controllerebbe i risparmi per la spesa pubblica? E chi decide se i risparmi debbano ridurre la spesa pubblica o i biglietti? L'Autorità o il governo? L'articolato affida all'Autorità la sorveglianza sui bandi delle gare regionali, e introduce il principio che tutti gli operatori devono contribuire a coprire i costi del servizio universale. Quanto alla separazione della rete ferroviaria dalle società che esercitano il servizio, l'indicazione è di andare avanti così, con Rete ferroviaria italiana e Trenitalia società distinte e però coordinate nella holding Fs, secondo lo schema europeo prevalente. Dopo un'impresicata sperimentazione si vedrà se arrivare o meno alla separazione proprietaria. Il governo ha accolto la linea delle Fs, ma ha concesso un contentino allo sfidante privato italo-francese Ntv facendo decadere il principio del contratto nazionale. Un'eccezione temporanea per favorire il nuovo entrante o l'adozione della linea Marchionne? Singolare è l'approccio al settore autostradale. Che, a differenza degli altri, non pone problemi di accesso a nessuno. La bozza di decreto parte dalla conservazione della neonata Agenzia per strade e autostrade, presieduta da Pasquale De Lise, ma ne limita il perimetro al controllo dell'esecuzione degli impegni del concessionario. All'Autorità il decreto assegna la definizione dei pedaggi per le nuove concessioni basati sul price cap, ovvero sulle rivalutazioni dei prezzi inferiori all'inflazione. L'indicatore di produttività viene aggiornato ogni 5 anni, mentre sembrano scomparire le componenti tariffarie legate al traffico e alla qualità del servizio. Vi è poi un passaggio oscuro nel linguaggio in cui si

dice di voler «promuovere la gestione plurale delle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto». Poiché lo stesso nastro d'asfalto non può essere gestito da due soggetti, se ne conclude che l'Autorità metterà a confronto i bilanci delle diverse concessionarie. Che è quanto si può fare da sempre. Ma a che scopo? Non è detto. L'Autorità parte con una segnalazione dell'Antitrust che esorta il governo a dare concessioni brevi e pedaggi bassi. Perciò, «anche per le concessioni in essere, al termine del primo quinquennio di efficacia dell'ultimo atto convenzionale» l'Autorità «promuoverà» il passaggio al price cap a revisione quinquennale della produttività. Detta così è forte. Come reagiranno i concessionari in attività che, ai tempi radicali di Antonio Di Pietro ministro delle Infrastrutture, gridarono pacta sunt servanda e alla fine ottennero condizioni ottime (per loro)? Un'Autorità, comunque, decide e non promuove. E il governo non può nascondersi dietro un dito. Durata delle concessioni e certezza del sistema tariffario fanno il valore della concessione e la potenza d'investimento della concessionaria. Con Mario Draghi, direttore generale del Tesoro, si diedero 40 anni di concessione ad Autostrade e tariffe generose per spuntare investimenti che poi tardarono senza che nessuno fosse in grado di intervenire, e un prezzo che, al momento, era alto e poi, con la bolla speculativa, si rivelò basso. Che cosa vuole il governo Monti che ha un debito più alto di quello del 2000 e meno gioielli da vendere? Il valore di una concessione può essere realizzato una tantum mettendola a gara tra privati ovvero può essere realizzato più volte, a intervalli di 5-10 anni, utilizzando la leva finanziaria e gestendo bene l'attività in house. La Provincia di Milano con la Serravalle non ha saputo farlo. Ma nulla vieta che le concessionarie pubbliche del Nord, sotto l'egida della Cassa depositi e prestiti, possano riuscirci. Come Eni ed Enel sono riuscite a essere aziende efficienti. L'illusione che le Authority sgravino l'esecutivo dalle sue responsabilità si è consumata nel campo dell'energia elettrica con le regalie dei Cip 6 e delle rinnovabili. E ora, parlando di trasporti, chi impedirà che si ripeta lo scandalo dell'Alta velocità Milano-Torino abbinata all'autostrada dei Gavio con la conseguenza di accollare alle Fs i costi del rifacimento di svincoli, ponti e corsie? L'Autorità che nulla può sulla conferenza dei servizi o il governo che deve saper domare le follie dei sindaci?

