

Trasporto e liberalizzazioni - Trasporti senza freni

L'autorità di regolazione dei trasporti servirebbe a difendere gli utenti dalle rendite fatte a loro danno dai monopolisti privati e a difendere i contribuenti dalle inefficienze dei monopolisti pubblici sussidiati. È stata inventata dalla signora Thatcher, e in Italia promessa da diversi governi, con particolare enfasi dal governo Monti. Si è arrivati, pochi mesi fa, a una rosa di tre nomi di esperti, e a definire la sede (Roma, che sorpresa!). Corre voce che autorevoli candidature di personalità indipendenti siano a giugno cadute per i veti di qualche manager di aziende monopoliste. Il mancato accordo tra i partiti sui tre candidati finali è stato interpretato dai più ingenui come una vera lite sulle competenze. Santa ingenuità! L'autorità è scomparsa dall'agenda del governo: nessuno in realtà la vuole. Non i monopolisti pubblici e privati, che preferiscono continuare a incassare rendite o essere inefficienti. Gli utenti e i contribuenti non si accorgono di nulla. Ma anche i politici sono più contenti così: è più facile farsi corrompere da un monopolista che da uno che deve fare i conti con la concorrenza e magari rimediano ricchi posti nei consigli di amministrazione. Il gatto regolatore dunque dorme (i ministeri responsabili dormono un sonno profondo da sempre...), e i topi monopolisti ballano. VEDIAMO i temi principali del ballo: la separazione della rete ferroviaria dai servizi, per favorire la concorrenza, è sospesa in attesa di un'analisi dell'Autorità. Chi vuole competere con Trenitalia deve pagare un pedaggio al suo concorrente, e dipendere da lui per servizi importantissimi. FS si espande anche in settori attigui, come il trasporto urbano: ha appena comprato, con un piccolo socio per salvare la forma, l'azienda di Firenze. L'Autorità avrebbe avuto molto da dire sia su questa operazione, sia sulla separazione tra rete e servizi. Gli aeroporti stanno firmando piani di investimento con l'ente ministeriale attuale (Enac), che generalmente comportano rilevanti aumenti delle tariffe a carico dei viaggiatori, e probabilmente prolungamenti delle concessioni senza gare. Non sono note analisi finanziarie ed economiche a supporto di questi aumenti. Anche qui l'Autorità sarebbe intervenuta a difesa degli utenti. Alcune concessioni autostradali cominciano ad andare in gara, altre prolungheranno il periodo concessorio con fantasiose interpretazioni della legge Ciampi- Costa che regola le scadenze in funzione degli investimenti. L'autorità sarebbe certamente intervenuta anche per accelerare le gare per i servizi ferroviari locali, e controllerebbe i bandi di gara dei servizi di trasporto pubblico su gomma, fino ad ora scritti in modo da evitare ogni competizione reale. I monopolisti, in vista di un intervento annunciato e potenzialmente "pericoloso" per loro, non stanno fermi: cercano, del tutto legittimamente, di difendersi da potenziali concorrenti, e hanno tanto più modo di farlo quanto più questo intervento regolatorio ritarda. RITARDI TECNICI Il governo pare essersi dimenticato dell'Autorità indipendente promessa e i monopolisti approfittano dell'assenza di regole certe