

**Trasporto e liberalizzazioni - E' il momento di liberalizzare le linee locali**

Il documento dei 10 "saggi" nominati dal Presidente Napolitano per individuare le linee guida di un possibile programma di governo ha giustamente posto l'accento sui ritardi del processo di liberalizzazione nei vari settori dei trasporti e sulla necessità di cambiare marcia con decisione. Ha ragione il Presidente dell'Antitrust Giovanni Pitruzzella quando dice che una iniezione di concorrenza farebbe un gran bene al settore (e all'intera economia italiana): ne sono buoni indizi la diminuzione dei prezzi e il miglioramento della qualità nell'alta velocità ferroviaria a seguito dell'ingresso di Ntv e ancora la diminuzione dei prezzi sulla tratta Milano-Roma grazie all'ingresso di easyJet, reso possibile dal provvedimento dell'Antitrust che ha tolto ad Alitalia degli slot a Linate. Purtroppo, il governo Monti non ha realizzato molto nel campo dei servizi di trasporto. Ha sì "avviato" l'autonomia finanziaria dei porti, ma ha perso l'occasione per realizzare una riforma a bassissimo costo come quella dello "sportello unico doganale", per ridurre i tempi di sdoganamento delle merci che, nei porti italiani, risultano incredibilmente più lunghi che nei porti del Nord Europa. E neppure ha saputo ridurre il pletorico numero di Autorità portuali, con un coerente accorpamento e ridisegno per area geografica dei sistemi portuali nazionali e della loro specializzazione. Operazione che avrebbe avuto un costo politico, ma forse avrebbe fatto risparmiare denaro pubblico e avrebbe contribuito non poco a una maggiore efficacia ed efficienza della logistica in Italia. All'inizio sembrava che il governo Monti avesse imboccato con decisione la strada della riforma della regolazione del settore, i cui snodi cruciali erano affidati a un'Autorità di regolazione indipendente, finalmente istituita per legge (se ne discuteva dal 1995). I componenti dell'Autorità designati dal governo, però, non sono stati approvati dalle commissioni parlamentari competenti. Il governo non ha nominato una nuova terna e così l'Autorità non è mai nata. Una serie di riforme sono così rimaste sospese (dai taxi alla separazione proprietaria tra gestore della rete e gestori dei servizi ferroviari), in quanto condizionate a interventi o pareri della Autorità non-nata, a tutto beneficio degli interessi costituiti del settore. Così, per esempio, i contratti di programma per le concessionarie aeroportuali sono stati siglati a dimissioni del governo Monti già annunciate, dopo essere stati assurdamente trascinati per anni, ancora una volta senza un indirizzo regolatorio chiaro, con la sola logica che qualsiasi investimento (di cui non sembra verificata la congruità e la ragionevolezza) verrà pagato dagli utenti con le tariffe. Se mai l'Autorità vedrà la luce avrà molta difficoltà a mettere ordine in una situazione così ingarbugliata. In compenso, il governo ha varato l'atto di indirizzo per un piano di sviluppo aeroportuale. Ma si tratta di testo ancora molto generico e da rivedere profondamente nella logica. Intanto perché non ci può essere piano di sviluppo sensato senza una regolazione sensata... All'Autorità sono affidate competenze assai delicate anche per la liberalizzazione dei trasporti locali: dai criteri per la fissazione della tariffe, "in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati", alla definizione degli schemi per i bandi di gara relativi all'affidamento dei servizi e dei criteri per le nomine delle commissioni aggiudicatrici, fino alla verifica dell'eventuale presenza di clausole discriminatorie nelle gare per i servizi ferroviari regionali. Niente Autorità: niente regole, niente concorrenza. Ecco perché i saggi sottolineano l'urgenza di farla nascere rapidamente. Negli anni il settore dei trasporti locali ha continuato a generare perdite di bilancio e a costare caro alla finanza pubblica. Nel 2011 Atac (Roma) e Cotral (Lazio) hanno ricevuto insieme corrispettivi pubblici per 818 milioni di euro, cui si sono aggiunti deficit di esercizio per 207 milioni. Nel complesso il trasporto pubblico nel Lazio, compresi i servizi ferroviari (216 milioni), costa 1413 milioni all'anno alla collettività, quasi 3,9 milioni al giorno (esclusi biglietti e abbonamenti). E ciononostante il parco mezzi continua a invecchiare e le manutenzioni alle infrastrutture (della metro) scarseggiano. In Lombardia si arriva a 1056 milioni annui (407 per i servizi ferroviari), circa 2,9 milioni al giorno (oltre 1 milione per la sola Atm di Milano). E il confronto con altri paesi europei nei trasporti su gomma (secondo le valutazioni

cui sono giunti gli studi della Bain & Company) è impietoso: costi unitari più alti, produttività più bassa, scarsa occupazione dei posti, bassi ricavi da traffico. Per i servizi ferroviari regionali mancano termini di paragone, ma la qualità in molte regioni italiane è particolarmente scadente per vetustà dei treni, tempi di percorrenza troppo lunghi e ritardi endemici. Ma FS si è comprata l'Atf di Firenze, dopo aver costituito una società unica con Le Nord in Lombardia (che non brilla per efficienza ed efficacia della gestione). A tutto ciò si aggiunge la permanente incertezza sulle risorse pubbliche effettivamente disponibili per il settore. La legge di stabilità 2013 le ha riportate sotto il controllo dello Stato centrale, dopo 15 anni di pur deludente decentramento. I criteri di ripartizione delle risorse (assai genericamente incentivanti) dovevano essere definiti da un Dpcm da varare entro il 31 gennaio 2013. Qualche bozza ha circolato, ma il Dpcm non risulta sia stato varato. C'è da aspettarsi altro caos. La sfida di Ntv alle Fs nell'alta velocità è iniziata solo un anno fa, ma la compagnia privata ha già eroso una significativa quota di mercato sull'alta velocità, e ha l'obiettivo di arrivare a 6 milioni di passeggeri annui entro il 2013

