

“Entro sei mesi il nostro parere sulla separazione Trenitalia-Rfi”

PARLA ANDREA CAMANZI, PRESIDENTE DELLA AUTHORITY DEI TRASPORTI NATA DOPO UNA GESTAZIONE QUASI VENTENNALE. “NON DEFINIREMO NOI LE TARIFFE MA VIGILEREMO A TUTELA DI CONSUMATORI E OPERATORI”. AUTOSTRADE, PORTIE AEROPORTI SOTTO ESAME

Roberto Mania

Roma

«Questa è una vera *start up*», dice Andrea Camanzi, 64 anni, manager di lungo corso (Olivetti e Telecom), poi consigliere dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, ora presidente della neonata Authority dei trasporti. Una *start up* con una lunga gestazione, però: Bill Clinton era al suo primo mandato quando, nel 1995, le prime Authority dei servizi di pubblica utilità furono pensate con l'adozione della legge 481. Diciotto anni dopo arriva in porto pure quella dei trasporti, in un mondo cambiato, segnato, anche sul piano della cultura economica, dalla più profonda recessione dal dopoguerra. L'occidente— forse —staricominando a crescere lentamente. La cavalcata del liberismo si è fermata, la fiducia nel mercato fortemente ridimensionata. L'Italia è la grande malata in Europa. È questo il contesto. Eppure siamo il primo paese nel quale si è aperta la concorrenza ferroviaria sull'alta velocità: Italo di Ntv di Montezemolo e soci, contro i Frecciarossa dell'incumbent statale Trenitalia, guidata da Mauro Moretti, proprietaria della rete su cui viaggiano tutti i vagoni e, dunque, con una posizione di evidente vantaggio rispetto al concorrente. Questione centrale anche per la nuova Autorità. Che dirà la sua entro giugno, come annuncia in questa intervista il presidente Camanzi. Ma non è da qui che inizia il colloquio. Perché prima, infatti, bisogna mettere concretamente

in condizioni di operare il nuovo organismo. Che ancora per poco si appoggerà sull'Antitrust. Siamo a Roma a piazza Verdi, nella sede dell'Autorità per la concorrenza. Al secondo piano, in non più di cinque uffici sta nascendo la nuova Autorità, una segreteria e le stanze dei tre membri: il presidente Camanzi, e i due consiglieri Mario Valducci, già parlamentare del Pdl, e Barbara Marinali, dirigente del ministero delle Infrastrutture. Uffici romani perché la sede dove si svolgono tutte le attività è a Torino, al Lingotto.

Abbiamo aspettato più di un decennio perché venisse istituita la nuova Autorità dei trasporti. Quando sarà davvero operativa?

«Noi siamo stati nominati il 16 settembre scorso, al termine di un procedimento complesso che ha visto coinvolti il governo e poi il Parlamento. Da quel giorno è scattato il cronometro. Già il 17 settembre ci siamo costituiti a Torino e dall'inizio di ottobre siamo insediati al Lingotto. A breve entreremo in operatività a tutti gli effetti».

Ecco, perché la sede sarà a Torino? Qual è la ragione? Non era più funzionale Roma dove ci sono il Parlamento e il ministero dei Trasporti e molti dei soggetti

che dovrete regolare?

«È la legge di conversione del "Decreto del fare" che ha scelto Torino quale città dell'Authority. Ma è la legge 481 del 1995, quella che disciplina la concorrenza nei servizi di pubblica utilità e le relative autorità di controllo, a stabilire che nessuna città può ospitarne più d'una. E infatti a Napoli c'è quella delle telecomunicazioni, a Milano quella dell'Energia, e Torino è la sede di quella dei trasporti. Abbiamo scelto alcuni locali del Lingotto presso il Politecnico di Torino. La convenzione con il Politecnico copre sia la parte immobiliare sia i servizi connessi».

Qual è la vostra dotazione finanziaria?

«Il "Decreto del fare" ha stanziato 1,5 milioni per il 2013 e 2,5 milioni per il 2014 ed ha previsto una convenzione con l'Antitrust, di cui siamo ospiti paganti, per il

supporto finanziario, logistico e amministrativo nella fase di *start up*. A parte questo contributo iniziale, per il futuro saremo interamente autofinanziati».

Quanti siete a lavorare in questi uffici? Sono previste assunzioni? Quante?

«La legge ci ha assegnato una pianta organica che prevede 80 persone, di cui al massimo 40 in comando da altre amministrazioni. Le restanti 40 verranno selezionate con concorsi pubblici. Il primo dei quali non potrà arrivare prima dell'autofinanziamento dell'Autorità previsto per il 2014».

Come farà un'Authority con una struttura così leggera a intervenire con tempestività su tutti i settori di sua competenza e soprattutto restare indipendente? Non la preoccupa il fatto che vi abbiano affidato competenze che vanno dalle ferrovie agli aeroporti, dalle autostrade fino ai porti? In nessun altro paese è così.

«No, non sono particolarmente preoccupato per le dimensioni. La nostra efficienza dipenderà da quanto saremo capaci di stare focalizzati sui nostri temi. Certo, ci sarà bisogno di persone di alto profilo e per i super economisti o i super esperti potremo attingere al mercato».

Che rapporto avrete con il governo?

«Questa Autorità non farà annunci, non farà dichiarazioni. Non spettano a noi le scelte di po-

litica industriale. Queste continueranno ad essere appannaggio del ministro competente. A noi spetta bilanciare gli interessi in gioco, di tutti i soggetti, dalle imprese ai cittadini-utenti. Le scelte politiche spetteranno al governo, e al Parlamento le decisioni legislative. Noi faremo bene il nostro lavoro se daremo all'amministrazione gli elementi necessari per definire gli investimenti pubblici; se consentiremo alle imprese parità di condizioni per l'accesso alle reti infrastrutturali; se saranno tutelati i diritti dei consumatori anche in termini di qualità dei ser-

vizi».

Spetterà all'Autorità fissare le

nuove tariffe? Potranno scendere i prezzi dei biglietti?

«No. A noi compete la definizione dei criteri in base ai quali i gestori fisseranno le tariffe. E dovremo vigilare perché quei criteri siano rispettati».

Nel settore delle ferrovie ci si aspetta da voi una decisione sulla separazione della proprietà della rete, oggi in mano a Rfi, controllata da Trenitalia. Quando vi esprimerete?

«Il nostro compito sarà quello di garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete da parte di tutti i concorrenti. Vale per le ferrovie come per i porti. Entro il primo semestre del 2014 dovrà essere presentata una relazione sulla eventuale separazione societaria. Ci esprimeremo a tempo debito, è una valutazione complessa che comporta un adeguato lavoro istruttorio».

Oggi sono liberalizzate solo le tratte coperte dall'alta velocità. Saranno aperte le gare anche per le tratte regionali?

«Vedremo, dipenderà anche dalle decisioni delle imprese di entrare nel mercato in modo più efficiente rispetto a quello di chi gestisce attualmente quei servizi».

Le difficoltà in cui versa Ntv potrebbero far dire che l'Authority rischia di arrivare troppo tardi. Condivide questa lettura?

«Non è materia di mia competenza. Non spetta a me entrare nel merito delle scelte aziendali. Vale per Ntv come per l'Alitalia. C'è un'aspettativa sbagliata sulle competenze dell'Authority che, come le ho detto, attengono soprattutto alle condizioni di accesso ed uso delle infrastrutture. Da questo punto di vista, in futuro la situazione certamente migliorerà».

A proposito di trasporto aereo: ha notato che a ridosso della vostra istituzione i grandi gestori degli scali aeroportuali si sono affrettati a rinnovare gli accordi con l'Enac?

«Preferisco non esprimermi al riguardo».

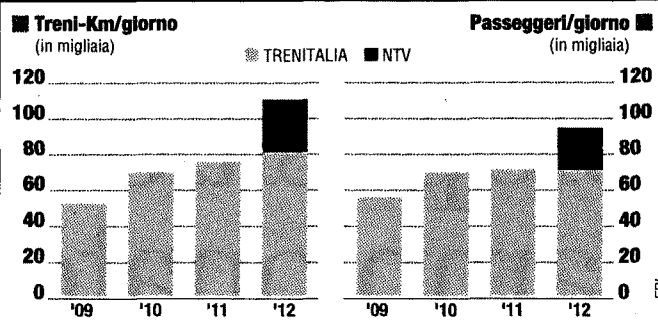
Aumenteranno le licenze per i taxi nei grandi centri urbani?

«Non abbiamo poteri di regolazione diretta in questo settore».

L'Autorità non stabilisce chi entra e chi esce dal mercato. Il nostro compito è fare in modo che non ci siano discriminazioni tra gli operatori e promuovere la qualità dei servizi a beneficio degli utenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NTV, L'IMPATTO SUL TRASPORTO FERROVIARIO



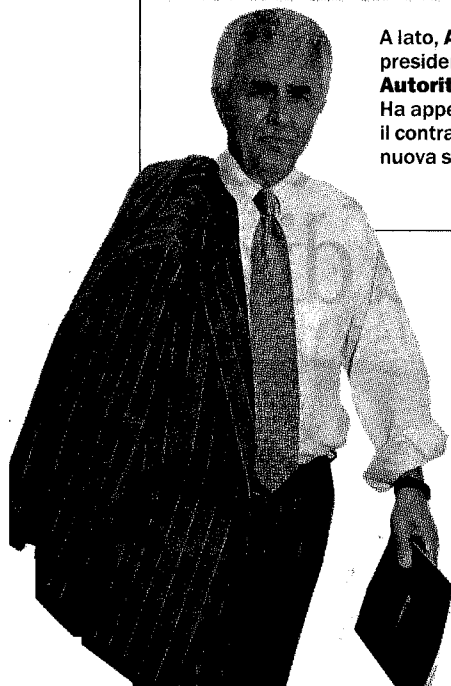
Qui sopra, gli operatori dominanti sul mercato italiano nei maggiori comparti del settore del trasporto: per i treni, l'ad di Trenitalia **Mauro Moretti** (1), per le autostrade l'ad di Atlantia **Giovanni Castellucci** (2), per il trasporto aereo **Gabriele Del Torchio** (3) ad di Alitalia

LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO NELLE REGIONI Dotazione fisica, numeri indice Eu15=100

	Strade/PIL	Ferrovie/PIL	Porti/PIL	Aeroporti/PIL		Strade/PIL	Ferrovie/PIL	Porti/PIL	Aeroporti/PIL
■ PIEMONTE	88,3	131,2	8,2	20,9	■ E. ROMAGNA	59,5	82,4	25,9	26,4
■ VALLE D'AOSTA	320,0	59,0	258,6	359,1	■ TOSCANA	65,6	130,1	189,9	29,8
■ LIGURIA	103,1	138,1	311,5	39,4	■ UMBRIA	73,9	187,2	53,6	45,8
■ LOMBARDIA	25,8	47,0	3,3	100,5	■ MARCHE	72,0	88,4	96,6	31,0
■ TRENTINO A. A.	84,1	119,0	31,7	41,4	■ LAZIO	36,6	85,4	38,0	106,8
■ VENETO	45,6	72,2	39,0	41,7	■ ABRUZZO	171,9	138,1	45,3	40,4
■ FRIULI V. G.	75,3	144,0	161,8	35,9	■ MOLISE	151,6	197,3	269,7	125,1
					■ CAMPANIA	62,3	113,0	353,3	28,4
					■ PUGLIA	69,8	109,9	160,0	25,6
					■ BASILICATA	130,9	204,6	109,1	61,2
					■ CALABRIA	138,5	188,3	565,9	33,5
					■ SICILIA	110,0	106,3	423,1	55,3
					■ SARDEGNA	49,4	35,8	712,4	85,3

A lato, **Andrea Camanzi**, presidente della neonata **Autorità per i Trasporti**. Ha appena definito il contratto per la nuova sede di Torino

Fonte: elaborazioni su dati Istat, da "È possibile realizzare le infrastrutture in Italia?" a cura di Alfredo Macchietti e Giulio Napolitano





Sopra, i concorrenti nell'alta velocità ferroviaria: l'Italo di Ntv e il Frecciarossa di Trenitalia

