

“La mia nuova Autorità a Torino è un Suv per guidare i Trasporti”

Il presidente Camanzi: garantiremo mercato e trasparenza, dagli aerei ai treni

Intervista



LUIGI GRASSIA
TORINO

Anche l'Italia ha finalmente l'Autorità indipendente per la regolazione dei Trasporti. Con un organico essenziale, per ora: il presidente Andrea Camanzi e i due consiglieri Barbara Marinali e Mario Valducci si sono dotati di uno staff iniziale inferiore alle 10 unità (ma entro un anno si salirà a 80). La sede è al Lingotto di Torino negli spazi del Politecnico.

Presidente Camanzi proviamo a definire i confini delle sue competenze. Si chiama Autorità dei Trasporti, ma per le strade e le autostrade c'è già l'Anas, e per gli aerei c'è l'Enac, poi ci sono le autorità portuali eccetera... Quindi, per esclusione, voi che cosa regolerete, le ferrovie?

«No, su questo c'è una percezione errata. L'Anas, l'Enac e gli altri enti che lei cita, sono strutture “in house” o agenzie del governo, anche quando sono costituiti in società per azioni. Danno direttive sulla sicurezza, rilasciano concessioni, autorizzazioni e licenze. Invece l'Autorità è indipendente dal governo, oltre che da tutti i soggetti che regola».

Quindi avete una competenza globale. Ma di sicuro non sovrapposta a quella degli altri enti. Qual è la vo-

stra attività specifica?

«Il nostro compito è promuovere trasporti più efficienti, una migliore qualità dei servizi e un migliore rapporto costi/benefici per gli utenti. E lo facciamo garantendo la concorrenza, la trasparenza e l'imparzialità. La nostra “missione” è regolare il mercato, come fanno nei loro settori l'Autorità per le Comunicazioni e quella per l'Energia».

Scusi se insisto sulla questione delle sovrapposizioni, ma se prendiamo l'esempio del trasporto aereo, finora la funzione di cui sta parlando è stata svolta dall'Enac.

«In effetti alcune importanti funzioni di regolazione del mercato passano dall'Enac all'Autorità dei Trasporti. Che però la svolgerà in una maniera del tutto diversa: sono l'Enac e il ministero dei Trasporti che finora hanno stabilito quanto l'Alitalia deve pagare per usare un certo aeroporto. Invece l'Autorità svolge un ruolo indiretto: si limita a fissare metodi e criteri in base ai quali le tariffe vanno determinate dai gestori aeroportuali, poi saranno loro a fissarle».

E se non rispettano questi criteri?

«Noi possiamo intervenire e sanzionarli fino al 10% del loro fatturato».

Comunque il settore in cui si sentiva di più la necessità di un'autorità indipendente è quello dei treni e super-treni. Che cosa farete nelle ferrovie?

«Fra le altre cose, l'Autorità stabilirà i criteri con cui la società Reti ferroviarie italiane (del gruppo Fs) deve stabilire il pedaggio e le condizioni di accesso e uso della rete ferroviaria da parte dei concorrenti, come ad esempio Ntv. E l'Autorità fa questo con una garanzia di terzietà che finora non

c'era, perché le Fs e lo Stato che pos-

siede le Ferrovie svolgevano sia la funzione di regolatore sia quella di regolato, con evidenti rischi di conflitti di interesse».

Invece, sulla questione se l'Alta velocità fra Torino e Lione «s'ha da fare» oppure no, la sua Autorità non avrà niente da dire?

«No, non interveniamo sulle decisioni di investimento. Semmai a medio termine le potremo influenzare indirettamente con l'attività regolatoria».

Ma regolatori si nasce o si diventa? Lei come ci è arrivato?

«Il regolatore non nasce in natura. È un organismo ibrido, una specie di Suv buono per l'autostrada come per gli sterrati. Fuor di metafora, ogni regolatore deve riunire competenze per un terzo economiche, per un terzo tecnologiche e per un terzo giuridiche. Io ho avuto una formazione economica, ho sviluppato una cultura di mercato globale in vari settori, soprattutto nell'Itc e nelle Tlc, lavorando a Bruxelles, e ho vissuto in modo diretto la nascita dell'Autorità anti-trust e di quella delle Comunicazioni. Poi ho lavorato all'Autorità per i contratti pubblici. E ho anche insegnato per due anni Economia della regolazione alla Luiss».

Meno di 10 persone per mandare avanti un'Autorità non sono poche?

«Stiamo per pubblicare un annuncio sui giornali e la Gazzetta Ufficiale: entro gennaio o febbraio saliremo a 40 unità, selezionandole “in comando” (come si dice) fra i dipendenti di altre amministrazioni pubbliche. Li sceglieremo in base ai curriculum e a un colloquio. Dato l'esiguo numero, dovranno - ovviamente - avere competenze perfette. In una seconda fase, bandiremo un concorso per titoli ed esami per assumere entro un anno altre 40 persone».

Ha LE COMPETENZE

detto Non ci sarà alcuna sovrapposizione con le attività di Enac o dell'Anas

LE SANZIONI

Possiamo infliggere multe fino al 10% del fatturato delle aziende inadempienti

L'ALTA VELOCITÀ

Saremo terzi fra le Ferrovie appartenenti allo Stato e società private come Ntv



Andrea Camanzi, presidente dell'Autorità per la regolazione dei Trasporti

REPORTERS

