

# Un'azione vera per la concorrenza

di **Giorgio Santilli**

**M**ai si era vista un'alleanza così vasta e una tale potenza di fuoco dal mondo delle Authority come per questa azione concordata da Autorità Antitrust, Autorità anticorruzione (che, non dimentichiamolo, è il regolatore del settore degli appalti) e Autorità di regolazione dei trasporti per favorire un maggior tasso di concorrenza nel trasporto ferroviario regionale. Non è casuale né il dispiegamento di forze né l'oggetto dell'azione e non è escluso che questa sia solo la prima di una serie di azioni nel settore del trasporto pubblico locale che, in quanto a concorrenza, resta la cenerentola d'Italia nonostante 20 anni di leggi per tentare di aprire i mercati (il decreto Burlando per il

Tpl su gomma è del 1998).

Il dispiegamento di forze delle Authority va oltre le parole "educate" del comunicato congiunto - quello "stimolo" a un mercato più concorrenziale - e si può spiegare piuttosto così: l'Italia (della Pa e dei monopolisti) deve smetterla di pensare che esistano solo norme di legge europee e italiane, che, in quanto contraddittorie o poco cogenti, diventano aggirabili e, dopo che si sono aggirate, nulla succede. Oltre al livello legislativo e amministrativo classico, esiste ormai un consolidato potere di regolazione che è in grado di intervenire per far rispettare alcuni principi fondamentali dell'azione amministrativa. Nel campo degli affidamenti di un servizio o di un appalto questi principi sono economicità, efficacia, imparzialità, parità di tratta-

mento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità. La promessa che sembra arrivare dall'azione di Pitrizzella-Cantone-Camanzi è che il rispetto di questi principi sarà d'ora in avanti vagliato affidamento per affidamento, capitolato per capitolato, centimetro per centimetro, con la richiesta di informazioni e motivazioni agli enti appaltanti e con la pretesa di risposte congrue. Si passa quindi da un controllo formalistico a un controllo sostanziale. Evviva.

Quanto al settore oggetto della nuova linea delle Authority, non si poteva scegliere meglio. Il trasporto ferroviario regionale è anzitutto un settore nevralgico per il Paese e un mercato dalle dimensioni enormi: 3,8 miliardi annui di cui 2,6 sovvenzionati con contributi pubblici. Dopo la rivoluzione dell'Alta velocità si sono accen-

tuate le differenze fra il mercato ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e quello regionale e in questo aumento di gap di costo, di qualità del servizio, di soddisfazione del cliente, di trasparenza gioca un ruolo essenziale il fatto che l'Alta velocità sia - grazie alla presenza di Italo - un mercato concorrenziale, mentre il trasporto regionale continua a essere di fatto un monopolio di Trenitalia. La gran parte dei 40 affidamenti diretti senza gara su 43 totali, con procedure insoddisfacenti sotto il profilo della trasparenza e della concorrenza, riguardano Trenitalia.

Da 20 anni si fanno tentativi di concorrenza fasulli o fallimentari e raramente si è rotta questa cappa. È questa cappa che ora le tre Authority vogliono rompere. Con quali esiti, è tutto da vedere.