

ANDREA CAMANZI, PRESIDENTE DELLA NUOVA AUTORITÀ DEI TRASPORTI: "ABBIAMO AVVIATO FRA MILLE DIFFICOLTÀ LA STRADA PER GARANTIRE A TUTTI I BENEFICI DELLA CONCORRENZA"

[L'INTERVISTA]

# “Sono tutte da buttare? Macché, per i trasporti è la via per migliorare”

Marco Panara

Andrea Camanzi è il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti che, operativa dal 15 gennaio scorso, è l'ultima nata nella famiglia ormai piuttosto numerosa delle authority.

**Presidente, le authority sono davvero troppe?**

«Non condivido l'analisi secondo la quale ci sono più autorità indipendenti che ministeri. Per due motivi: il primo è che si mettono insieme pere e carote e quindi il raffronto non è significativo. Il secondo è che anche all'interno di quelle che correttamente vengono chiamate Authority ci sono realtà assai diverse. Le autorità di regolazione indipendente in realtà sono tre: l'Agcom per le telecomunicazioni, l'Aeeg per l'energia elettrica, gas e acqua e la Art per i trasporti. Sono autorità di regolazione economica "ex ante" per i rispettivi settori, alle quali va aggiunta l'Antitrust, che non è un'autorità di regolazione ma interviene "ex post" a garanzia del buon funzionamento del mercato».

**Ha un senso tenerle in piedi?**

«Le autorità di regolazione economica nascono dalla decisione di separare le funzioni statuali di gestione da quelle di regolazione, col conseguente affidamento di queste ultime, per alcuni settori, ad un soggetto indipendente dal Governo e dalle imprese, e responsabile verso il Parlamento. Le altre autorità svolgono funzioni diverse, alcune di vigilanza prudenziale, altre, come l'Autorità per la privacy e quella per i minori, a tutela di diritti, spesso imposti da accordi internazionali. Inoltre, nella lista delle "authority" vengono spesso inclusi, erroneamente, anche soggetti che sono strumenti operativi dei ministeri, organizzati nella forma di enti o di agenzie».

**Perché non può essere il potere esecutivo a regolare direttamente il mercato nelle tic, nell'energia e nei trasporti?**

«Perché le Amministrazioni Pubbliche, centrali, regionali e locali, hanno già vari ruoli: da quello di concedenti a quello di finanziatori di infrastrutture e servizi, sono parte in causa, quindi si troverebbero in conflitto di interessi».

**Queste Autorità hanno funzionato?**

«Con tanti limiti, ma nel complesso hanno dato buona prova di sé. Non avremmo avuto lo sviluppo tecnologico e la competizione nel mercato delle telecomunicazioni e in quello elettrico se non avessimo messo in campo l'Agcom e l'Aeeg, e se ci sono inefficienze e distorsioni nel settore dei trasporti è dovuto anche al ritardo con il quale è stata creata l'Autorità indipendente di regolazione, cioè



## UN ANNO DI COMPETIZIONE SULLE FERROVIE

	PASSEGGERI TRASPORTATI 2012	QUOTA MERCATO AV	QUOTA MERCATO MILANO-ROMA	NUMERO TRENI AV 2013	COLLEGAMENTI GIORNALIERI SU LINEA AV
	39,8 milioni	85%	80%	58 Freccia Argento 84 Freccia Rossa	200
	4,0 milioni	15%	20%	25 Alstom	50

l'Art».

**Resta il problema che sono troppe e costose e, alcune, forse poco utili.**

«Non mi sembra corretto giudicare il ruolo delle Authority nel promuovere l'efficienza dei mercati guardando attraverso lente dei loro costi. Ove ci fossero sprechi, questi vanno rimossi, quindi anche le autorità indipendenti è giusto che stiano attente ai costi. Ma il vero scopo delle autorità indipendenti, in particolare delle tre prima citate, è di essere uno strumento chiave per far fare alla "spending review" il salto di qualità dal semplice taglio delle inefficienze alla riduzione strutturale della spesa, con una maggiore efficienza produttiva e una diminuzione dei sussidi pubblici. Questo è uno dei principali "dividendi regolatori" che si possono ottenere solo grazie all'intervento serio e profondo delle Autorità indipendenti di regolazione economica».

**Cosa c'entrano le regole con i costi?**

«Le parlo dell'esperienza dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La nostra missione fissata dalla legge prevede tre obiettivi: la promozione della concorrenza; il perseguimento

della massima efficienza produttiva dei servizi; il contenimento dei costi, e non si tratta di cose da poco visto che i servizi nel settore sono fortemente sussidiati, con un intervento pubblico di almeno 15 miliardi di euro l'anno, senza contare gli investimenti in infrastrutture. L'Art il 16 gennaio scorso ha avviato due procedimenti che hanno ad oggetto sia l'accesso alle infrastrutture - in particolare quelle ferroviarie e aeroportuali - sia i servizi di trasporto su gomma e su ferro, a livello nazionale e locale (Tpl). Abbiamo cominciato ascoltando gli operatori già presenti sul mercato e quelli che vorrebbero entrarvi, i produttori di tecnologia, i centri di ricerca, ora ascoltiamo le organizzazioni che tutelano i passeggeri. Abbiamo individuato i problemi ed elaborato proposte di soluzione. Tutto ciò sarà disponibile a breve sul nostro sito, offerto alla consultazione dei soggetti regolati e dei portatori d'interessi. Poi, in modo trasparente e motivato, adotteremo le misure regolatorie necessarie che diverranno vincolanti per i destinatari».

**In concreto di cosa si tratta?**

«Per il settore aeroportuale cam-

bieranno i modelli tariffari. Fino ad oggi i diritti aeroportuali sono stati fissati in via amministrativa. La nuova regolazione privilegia invece il libero negoziato fra gestori aeroportuali, vettori aerei e altri utenti. Per il settore autostradale abbiamo deliberato un documento di consultazione sugli schemi per i bandi di gara, in particolare in vista dell'affidamento della concessione dell'Autostrada del Brennero A22, che dovrà essere rimessa a gara dopo che il Consiglio di Stato ha annullato il vecchio bando. Per il settore ferroviario abbiamo predisposto la proposta di regolazione di accesso alle infrastrutture per creare migliori condizioni di concorrenza nei mercati dei servizi passeggeri e merci. Una proposta di regolazione verrà messa in consultazione anche per l'affidamento del trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e per il trasporto regionale passeggeri su ferro. Tutto ciò è stato fatto su dati quantitativi oggettivi, non sulla base di valutazioni di convenienza o su informazioni puramente amministrative: è il cambiamento introdotto con l'Autorità indipendente di regolazione».

**I pendolari quando vedranno qualcosa?**

«Con i nuovi affidamenti dei servizi di trasporto locale, che devono essere fatti entro il 2014, ci sarà l'avvio della svolta. Intanto però il primo segnale è che i pendolari saranno chiamati per la prima volta a partecipare alle procedure di consultazione sulle misure regolatorie che li riguardano».

**Tutto bene quindi?**

«Siamo partiti bene, ma ci sono dei segnali d'allarme. Il primo è il rischio che, magari un po' annebbiati dall'esigenza generale di tagliare i costi, si perda per strada lo spirito del cambiamento con il quale è nata l'Autorità e di perdere così velocità. Ciò ridurrebbe forza al vecchio e ridurrebbe l'Autorità ad un mero parafummine. Il secondo allarme viene da Bruxelles. A carico dell'Italia, nel settore dei trasporti, ci sono ben 14 procedure di infrazione comunitarie, quattro delle quali riguardano la tutela dei diritti dei passeggeri. Nella classifica sulla qualità dei servizi di trasporto pubblicata la settimana scorsa da Bruxelles, l'Italia è al ventesimo posto. Siamo in enorme ritardo. Serve il "dividendo regolatorio"».