

# «Fondi pubblici sprecati»

## Camanzi contro l'Enac: subito il passaggio di consegne sugli aeroporti

Giorgio Santilli  
ROMA

Prima relazione annuale al Parlamento (del Presidente dell'Autorità di regolazione per i trasporti, Andrea Camanzi: migliore utilizzo - che significa taglio - delle risorse pubbliche, sfruttamento delle economie di scala (per ridurre la frammentazione) e contributo alla crescita del sistema economico italiano sono i fili con cui ha provato a tenere insieme la montagna di questioni che arrivano dagli assetti passati (e dalla legge istitutiva).

Le ferrovie, anzitutto. Camanzi non ha parlato di separazione proprietaria per la rete ferroviaria, su cui dovrebbe trasmettere presto una relazione al governo, ma ha fatto capire che i riflettori dell'Autorità saranno puntati su un livello regolatorio più concreto e pervasivo: da una parte la disamina puntuale di costi e trasferimenti mediante lo strumento della «contabilità regolatoria», dall'altra l'accessibilità effettiva delle imprese di trasporto a impianti, materiale rotabile, biglietterie, servizi di manovra, centri di manutenzione. Con l'obiettivo - e l'invito ai soggetti operanti in

tutti i settori - a mettere al centro del sistema il passeggero, che potrà ricevere grandi benefici di prezzo e di qualità dal superamento del ritardo tecnologico (quantificato in 15 anni se confrontato alle tlc). Ha criticato l'approvazione «conservativa» del quarto pacchetto ferroviario da parte del Parlamento Ue e ha auspicato che il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, intervenga sul Consiglio Ue a «correggere tale impostazione».

Ntv ha plaudito al discorso di Camanzi, ma ha chiesto che si facciano subito i fatti. I nuovi vertici di Fs non hanno commentato ma la posizione storica del gruppo è che l'assetto attuale della regolazione è conforme alla regole europee e numerosi studi anche di livello europeo dicono che ulteriori vincoli creerebbero forti aumenti di costi.

Più tranchante Camanzi sul trasporto locale gomma e ferro, marchiato da gestioni in house e affidamenti diretti che hanno impedito la riduzione della spesa strutturale per la produzione dei servizi. L'Autorità si attende dalla standardizzazione dei bandi di gara risparmi per le casse pubbliche e innalzamento della

qualità del servizio.

L'attacco più duro Camanzi l'ha rivolto all'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile, per le resistenze nel passaggio di consegne sulla regolazione aeroportuale economica. «La differenza di ruoli fra Enac e Autorità - ha detto - è chiara a sufficienza e non vedo la necessità di atti normativi. È sufficiente un protocollo che dia certezza ai tempi di approvazione dei piani quadriennali». E sui piani aeroportuali Camanzi ha ricordato la permanente carenza di trasparenza, richiamando l'obbligo di pubblicazione di relazioni e contenuti, mentre non poteva spingersi oltre una valutazione critica dei tre differenti regimi (ordinario, in deroga e ministeriale) per la definizione dei regimi tariffari. Ha però fatto capire che userà la leva della direttiva Ue 2009/12 per intervenire nel processo di definizione dei diritti aeroportuali.

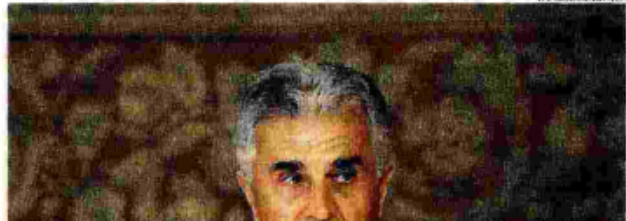
Altro tema caldo, le reti autostradali. Sulla carta Camanzi ha fatto un discorso da regolatore sul sistema dei pedaggi e sulla definizione di uno schema di convenzione (per la tratta Modena-Brennero della A22). Ma si è colta in sintonia di azione con il governo

quando ha detto che «le analisi permetteranno altresì di definire le funzioni di costi efficienti e gli ambiti ottimali di servizio su cui basare le misure di regolazione volte a razionalizzare il mercato nel contesto europeo». Lupi sta giocando a Bruxelles una partita che punta a razionalizzare il sistema delle concessioni, con accompagnamenti e proroghe di termini di scadenza senza necessariamente passare per una gara formale.

Camanzi ha anche ricordato i tempi veloci in cui l'Autorità ha cominciato a lavorare, con costi di personale e di organizzazione inferiore a quello di altre Autorità. Riferimento inevitabile al decreto legge 90 che introduce «ulteriori elementi di fragilità e incertezza», mentre l'Autorità ha bisogno di un concolidamento che ne mettano al sicuro il lavoro «nella delicata fase di conclusione dei procedimenti di regolazione». Anche perché a chiederlo è la Ue che nelle raccomandazioni del Consiglio sul programma nazionale di riforma chiede che sia garantita «la pronta e piena operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti entro settembre 2014».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMMAGINE ECONOMICA



### LE RETI

Per le ferrovie regolazione puntuale anche su impianti, biglietterie e manutenzione  
Per le autostrade «necessario razionalizzare il mercato»