

Giorgio Santilli

Serve una «fase 2» per aggredire i monopoli nei servizi locali

L'Alta velocità ferroviaria è stata una grande rivoluzione di massa. Pochi ormai prendono l'auto fra Roma e Napoli o Firenze e 7 persone su 10 scelgono il treno per spostarsi fra Roma e Milano grazie a una infrastruttura contestata a suo tempo da molti, anche dagli ambientalisti populistici che non avevano capito per tempo come fosse l'unico modo per rilanciare il treno in pesante declino. Se l'Alta velocità ha avuto grande successo presso il pubblico si deve però anche al "decreto Bersani" del 2007 - un Bersani molto diverso da quello "sociale" e orientato a sinistra di oggi - che aprì quella infrastruttura potente a un treno privato in competizione con il monopolista pubblico Fs-Trenitalia.

Senza quel decreto non solo i cittadini non avrebbero potuto scegliere se comprare il biglietto Frecciarossa o Italo, ma le Fs di Mauro Moretti non sarebbero state punzolate a mettere in piedi un'offerta di straordinaria qualità per cadenzamento (un treno ogni quarto d'ora) e per tempi di percorrenza (meno di tre ore per il diretto Roma-Milano). Senza quella stagione di protagonisti virtuosi su tutti i lati del rapporto pubblico-privato, non avremmo oggi la metropolitana d'Italia e una regolazione avanzata.

Si potrebbe obiettare che anche nella telefonia e nella fornitura elettrica la concorrenza ha portato risultati - in termini di prezzi più che di qualità dei servizi - ma la differenza è che in questi settori è successo in Italia ciò che è successo nel resto del mondo, mentre l'Alta velocità concorrenziale è un caso di successo italiano.

A volte dimentichiamo di avere eccellenze anche nella regolazio-

ne o nei servizi pubblici. A volte dimentichiamo dei prodigiosi risultati che possono venire aprendo alla concorrenza settori chiusi dietro il muro del monopolio pubblico. Ma questo è. E sono casi che dovrebbero far riflettere quando si discute di concorrenza in Parlamento e si preferisce volare basso, fra norme e meline. La politica spesso dimentica il dividendo di consenso che le vere riforme possono portare migliorando la vita dei cittadini e rompendo da una parte le pressioni delle lobbies, dall'altra quella opaca cortina demagogico-populista che vorrebbe essere una risposta alle lobby ma finisce solo per avvolgere il discorso pubblico dentro una ulteriore ingessatura vuota, senza competenze e risultati.

La legge sulla concorrenza va approvata subito al Senato, per chiudere una parentesi non brillante ma necessaria. Se le posizioni che arrivano da molti esponenti di governo e del Parlamento sono sincere quando si dice che questa legge non basta, si prenda l'impegno - come ha fatto il ministro Cella - a varare una "fase due" che la finisca con le norme e approvi entro fine legislatura un decreto capace di incidere a fondo sui settori dove ancora la concorrenza è bandita. E dove i monopoli pubblici e professionali azzoppiano una economia che vorrebbe riprendere a correre.

È ora di aggredire i monopoli nei servizi pubblici locali. Non mancano aziende pubbliche efficienti ma dal 2003 - quando fu approvato sotto la spinta leghista l'"emendamento Buttiglione" all'articolo 14 del decreto legge 269/2003 - è partita una stagione quindicennale di deriva dei servizi pubblici locali con il dominio generalizzato dell'in house, affidamenti ad aziende pubbliche di servizi senza gara né altre forme di confronto. Con il risultato di creare, sotto la soffocante cappa pubblica, disparità enormi, in termini di servizi e costi economici, fra i cittadini italiani.

È ora di dire se questo che è uno dei grandi ritardi italiani vada affrontato apertamente o meno. Si potrebbe fare l'esempio dell'Atac di Roma, giusto per tirare dentro, fra passato, presente e futuro, le re-

sponsabilità dell'intero arco costituzionale. Debito enorme, servizio ai minimi termini, investimenti bloccati o al rallentatore, deficit elevati, costi oscuri, organizzazione inefficiente, produttività bassa, piani industriali che muoiono dopo qualche mese. Una zavorra che trascina a fondo tutta la politica capitolina. Si fa finta di non vederla ma ci sono domande che comune di Roma e governo (perché Roma Capitale non può vivere senza una sponda governativa) non possono più eludere. Si vuole cambiare passo e affrontare la questione di un settore che potrebbe attrarre investimenti pubblici e privati (Fs sono già candidate) e capacità imprenditoriali e potrebbe essere una leva fondamentale dello sviluppo della città?

Si buttino a mare le protezioni monopolistiche e si faccia un piano che preveda una gara internazionale in cui invitare grandi player europei del trasporto ferroviario e su gomma per affidare il servizio a uno o più gestori. Si liberalizzi quel che si può (come è stato fatto con i collegamenti città-aeroporti). Il pubblico deve ritirarsi nelle funzioni chiave: programmare e vigilare. Non gestire in prima persona.

Solo con una data room che faccia chiarezza sui conti della gestione del trasporto pubblico, solo mettendo a confronto gestioni e offerte diverse si potrà rilanciare una occasione di sviluppo e uscire da un regime che sopporta costi 30-40 volte superiori a quelli del mercato. Bisogna fare come fece Matteo Renzi a Firenze e come fece il vicesindaco Walter Tocci ai tempi della prima giunta Rutelli, con una coraggiosissima gara per il secondo gestore. Uno dei guasti più gravi dei monopoli pubblici è la cortina sui dati veri della gestione. Sarebbe ora che qualcuno affrontasse davvero il tema con una legislazione nazionale che favorisce quelle amministrazioni che vogliono disfarsi di monopoli perversi facendo vere gare internazionali. Servono poteri di vigilanza effettiva locali e nazionali affidati ad Antitrust, Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità anticorruzione. Non è più tempo di pannicelli caldi. Dobbiamo recuperare il trentennio perso.