

LIBERALIZZAZIONI ■ Gli operatori chiedono soggetti terzi di regolazione per superare realmente i vecchi monopoli

«Un'Authority nei trasporti»

Dovrà garantire alle nuove imprese pari condizioni tariffarie e di accesso all'infrastruttura

■ LE COMPETENZE

Questi, secondo il Piano generale dei trasporti approvato dal Governo, i compiti che dovrebbe essere attribuiti a un'Autorità di regolazione per l'intero settore dei trasporti:

- **Deregulation.** Rendere più credibile l'intero processo di liberalizzazione e di privatizzazione, attraverso la rinuncia definitiva da parte del Governo all'intervento continuo nella determinazione dei prezzi all'utenza o dei prezzi di accesso alle reti.
- **Servizi.** Potenziare la capacità generale di regolazione del sistema trasportistico in modo da contenere la diversificazione e la frammentazione di regole oggi vigenti per una molteplicità di servizi, che spesso hanno per riferimento Enti locali con ampi poteri di programmazione e regolazione.
- **Regole.** Definire e verificare il rispetto delle regole per l'accesso a tutte le infrastrutture (rete ferroviaria, aeroporti, porti) secondo criteri di efficienza allocativa che superino gli attuali steccati di regolamentazione modale.
- **Mercato.** Garantire la parità di condizioni di accesso all'infrastruttura e tariffaria per tutti gli operatori in concorrenza.

ROMA ■ «Le liberalizzazioni nel settore dei trasporti sono un fattore di modernizzazione per tutto il Paese, ma per garantire il passaggio a un'effettiva concorrenza e a una maggiore efficienza del mercato, ci vuole oggi un soggetto regolatore, un'Authority di settore che garantisca a tutti gli operatori parità di condizioni ed eviti il riproporsi di posizioni dominanti da parte degli ex monopolisti». La posizione espressa ieri da Ezio Marone, presidente di Assofer, a Roma nel corso del convegno sul Piano generale dei trasporti presso il Forum della Pa, è quella su cui si sono ritrovati d'accordo tutti gli operatori, privati e pubblici, del settore, sottoposto, su vari fronti, a processi di liberalizzazione e privatizzazione. In questa fase di apertura — dicono gli operatori — soltanto un soggetto regolatore forte può impedire che, dietro lo schermo formale della liberalizzazione, si riformino le vecchie posizioni di rendita di una volta.

«Un soggetto terzo capace di garantire condizioni di parità per tutti gli operatori ci vuole senz'altro — dice il presidente di Federtrasporto, Giancarlo Tesini — soprat-

tutto in questa fase di avvio dei nuovi mercati. Io penso che il principale compito di questa Autorità dovrebbe essere quello di promozione del mercato e non è escluso, di fronte a tanti dubbi sul proliferare di soggetti di regolazione, che un organo del genere possa essere transitorio». A prevedere l'Authority è stato anche il Piano generale dei trasporti, che, proprio nell'ultimo passaggio dal Parlamento al Cipe, ha abbandonato la formulazione nebulosa originaria sul concetto di regolazione per approdare espressamente a una formulazione che prevede l'istituzione di un'Autorità di regolazione. Un tema su cui, ovviamente, la parola spetta al nuovo Parlamento.

«In questo settore — ha detto Ruggero Borgia, responsabile del settore studi e strategie della società Autostrade — non c'è soltanto un'esigenza di deregolamentazione e di eliminazione di vincoli, per esempio tariffari, che impediscono lo sviluppo imprenditoriale. C'è anche bisogno di trovare coerenza tra gli strumenti esistenti, da comparto a comparto». Anche questo un ruolo che potrebbe spettare all'Authority.

Novità anche sul fronte della telematica applicata ai sistemi di trasporto. È in corso di pubblicazione il bando di gara per lo studio di fattibilità dell'architettura per la telematica per il sistema dei trasporti in Italia, previsto dal Pgt. Con uno stanziamento di due miliardi di lire, lo studio costituirà il primo passo verso l'obiettivo dell'aggiudicazione dell'appalto, previsto — secondo la tabella di marcia del progetto — per il mese di settembre.

Ma l'architettura per la telematica ha a disposizione anche altre rampe di lancio, come quelle messe in campo su scala territoriale. «Gli enti locali — ha spiegato l'assessore ai Trasporti della Regione Campania, Ennio Cascetta — hanno a disposizione due strumenti importanti per dare impulso all'applicazione della telematica applicata. Primo tra tutti l'elaborazione dei bandi di gara per il trasporto pubblico locale: tra i requisiti gli enti promotori possono inserire proprio quello sui dispositivi intelligenti».

Una formula che la giunta regionale campana ha previsto nel Ddl di attuazione della 422/97, attualmente all'esame del Consiglio. «Altro strumento importante — ha aggiunto Cascetta — è rappresentato dai Piani regionali di trasporto e dai Piani urbani della mobilità che con il cofinanziamento di pacchetti di investimenti nel settore, molto possono fare in termini di sviluppo dei sistemi di trasporto intelligenti».

**FLAVIA LANDOLFI
GIORGIO SANTILLI**

