

DOPO UN ANNO

Authority trasporti: c'era da aspettarsi molto di più

■ Come «Giornale del Piemonte» siamo stati fra i primi a credere (si veda l'intervista che facemmo agli inizi di febbraio 2013 a Mino Giachino, già sottosegretario ai Trasporti del Governo Berlusconi) nella proposta con cui Forza Italia lanciò l'idea di portare a Torino l'«Autorità di regolazione dei trasporti».

Alla proposta degli azzurri aderirono successi-

vamente e meritoriamente la presidente degli Industriali di Torino, **Licia Mattioli**, l'allora presidente della Regione Roberto Cota e anche esponenti del Pd tra cui l'attuale sindaco Piero Fassino. Nell'agosto dello stesso anno il Parlamento votò la scelta di localizzare l'Authority, o ART, a Torino e per la prima volta dopo il trasferimento della Capitale a Roma nel 1871 una Istituzione dello Stato italiano ritornava a Torino, la città della mobilità per antonomasia. Molto ampi i compiti che sono stati ad essa assegnati.

L'ART, infatti, è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, e in dettaglio garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali e alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche nel suo collegamento con a stazioni, aeroporti e porti, e definisce i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi verificandone la corretta applicazione. (...)

segue a pagina 3

I Sede a Torino Dopo un anno

Authority dei trasporti c'era da aspettarsi di più

Il Governo pare voglia unificare le Authority a Roma. Quaranta miliardi il costo delle inefficienze del settore

dalla prima pagina

(...) Fatto importante per pendolari e per chiunque si serva del trasporto pubblico, stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali, definisce il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori, inoltre definisce pure gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, e verifica quelli per il trasporto ferroviario regionale. E altro ancora. In campo di trasporto ferroviario, per esempio, dopo un congruo periodo di osservazione, l'ART analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'Ue e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare e ne relaziona a Governo e Parlamento. Stabilisce poi, per le nuove concessioni autostradali, sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del «prive cap», con revisione quinquennale; vigila in ma-

teria di diritti aeroportuali, approvando i sistemi di tariffazione e l'ammontare dei suddetti diritti; monitora e verifica la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, per garantire il diritto di mobilità degli utenti. L'Authority riferisce annualmente alle Camere, evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire (tipo la vicenda Uber nel campo dei servizi di taxi). Un bell'insieme di zone di intervento e di fissazione di norme e paletti, dunque. Ma com'è andata fino ad ora, nel primo anno di funzionamento della stessa? A sentire chi opera nei settori di competenza dell'Authority, in quel Piemonte in cui tutto storicamente ha parlato e parla di trasporti - dalle Officine Ferroviarie di Savigliano dove sono nati treni come il Pendolino ai Centri di ricerche di Fiat e GM - gli argomenti trattati e il coinvolgimento non solo degli uomini del Pd, partito del presidente Andrea Camanzi, ma della città e della Regione sa-



rebbero abbastanza modesti. Soprattutto nel mondo della mobilità, dagli aeroporti al trasporto pubblico locale, dalle ferrovie alle autostrade la voce dell'Authority fin qui appare un po' bassa e, fino ad ora, non molto autorevole. «Siamo dispiaciuti - dicono soprattutto coloro che per essa visono politicamente ed economicamente impegnati -. Noi nel lavoro forte dell'Authority ci crediamo e ci aspettiamo pertanto da essa uno scatto di reni. Anche perché circola la voce che il ministro della Pubblica amministrazione Madia e lo stesso premier Renzi vogliano raccogliere tutte le Authority in un'unica sede a Roma». I problemi della mobilità restano comunque molto forti nel nostro Paese per il quale, a causa della carenza di infrastrutture, le tante inefficienze costano al sistema economico una cifra che tecnici autorevoli come i professori Gros-Pietro, Boitani e Rocco Giordano hanno quantificato, nella loro elaborazione del «Piano nazionale della logistica» approvato dalla Consulta dei trasporti e della logistica, in ben 40 miliardi. Anche il ministro Lupi vorrà battere in merito un colpo?