

R.Giovannini - La Stampa - 10-02-10

## LE SEGNALAZIONI DELL'ANTITRUST AL PARLAMENTO

# “Poca concorrenza per Poste, autostrade, aeroporti e ferrovie”

L'Autorità chiede un pacchetto di regole nuove molto più severe

**ROBERTO GIOVANNINI**  
ROMA

Sarà proprio interessante vedere se governo e Parlamento accetteranno di inserire nella Legge annuale per la concorrenza le richieste - decisamente drastiche - dell'Autorità Antitrust. Tra queste, una revisione delle norme che regolano i servizi postali, ferroviari, autostradali e aeroportuali. Nuove regole di governo per banche e assicurazioni. Un diverso sistema per la distribuzione dei carburanti. Meno pletoriche e inutili *authorities* (ce ne sono molte in cantiere) e più poteri e forza a quella che già c'è.

Si trattava di un adempi-

mento di legge: la riforma dell'anno scorso vara per l'appunto una «legge annuale per il mercato e la concorrenza», e l'Antitrust deve inviare una segnalazione spiegando quali sono gli ambiti su cui intervenire. In generale l'organismo guidato da Antonio Catricalà approva il meccanismo della legge, ma dice che «occorrono riforme continue e progressive con un disegno complessivo» e «partire dai settori più critici per modernizzare il Paese».

Ecco quali. Per l'Antitrust l'elemento di maggiore problematicità resta quello degli assetti di governance delle banche e delle assicurazioni: l'ampia diffusione di legami azionari e personali fra operatori concorrenti e la figura ambigua dell'amministratore indipendente sono elementi che concorrono ad ostacolare l'instaurarsi di una reale concorrenza nei mercati dei servizi fi-

nali. Il legislatore dovrebbe intervenire con una legge di principi lasciando agli statuti la loro attuazione.

Poi il servizio postale, con Poste Italiane che gode di mercati riservati in riserva legale anche nelle aree già aperte alla competizione. Entro il 2010 una direttiva europea impone la piena apertura, ma servono cambiamenti anche per il cosiddetto servizio postale universale. Tesi cui plaude TNT Post Italia, operatore privato del settore.

Per le ferrovie, serve una precisa e chiara distinzione tra ciò che è servizio universale e ciò che non lo è. Certe linee meritano un contributo pubblico, altre no; bisogna distinguere tra servizio regionale e servizio interregionale, e generalizzare i meccanismi di gara. Per le autostrade, si deve procedere a selezioni pubbliche per individuare i concessionari, limitando durata e ambito delle concessioni. Anche sulle ge-

stioni aeroportuali hanno pesato l'assenza di procedure di gara, mediante sistematici rinnovi di concessioni di durata ingiustificatamente lunga (fino a 40 anni) e l'elevata frammentazione dell'attività regolatoria. Stessa necessità di gare pubbliche c'è per la distribuzione del gas; in questo comparto bisogna cambiare le procedure di accesso all'attività di stoccaggio e ridurre i vantaggi del concessionario. Nel settore energetico occorre poi mettere mano alla distribuzione dei carburanti, molto inefficiente: anche se l'accesso all'attività è stato di recente liberalizzato, si devono eliminare i vincoli residui sui orari e servizi offerti.

Infine, i poteri dell'Autorità. L'Antitrust tra l'altro vorrebbe avere maggiori poteri d'intervento, agendo contro gli atti amministrativi che violino leggi sulla concorrenza o contro i tentativi di aggirarli con procedure non trasparenti o discriminatorie.