

Riapre il cantiere liberalizzazioni

Entro giugno la nuova legge: in pole position rete carburanti e treni regionali

Carmine Fotina
ROMA

Benzina, ferrovie, poste, assicurazioni. Parte da qui il dossier aperto dal governo sulle nuove liberalizzazioni da portare al traguardo nel giro di pochi mesi, utilizzando la legge annuale in corso di definizione o veicoli normativi già messi in moto come il Ddl comunitaria o il decreto incentivi.

Dopo aver inviato lo scorso febbraio una segnalazione, l'Antitrust nei giorni scorsi ha trasmesso a Palazzo Chigi la relazione annuale che sarà poi presentata pubblicamente in Parlamento: è quindi scattato il termine dei 60 giorni entro i quali il governo, su proposta del ministro dello Sviluppo economico, dovrà presentare il «disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza». Il ministero guidato da Scajola si sta già confrontando con gli altri dicasteri per selezionare i settori di intervento ed arrivare al varo al massimo entro giugno.

In pole position c'è la rete dei carburanti (si veda l'articolo accanto), ciclicamente al centro di processi di ristrutturazione rimasti poi incompiuti o rivelatisi poco efficaci. Sull'onda dei nuovi rincari fissati dalle compagnie il sottosegretario allo Sviluppo Stefano Saglia non ha escluso nei giorni scorsi il ricorso a un decreto legge. Lanciando così un segnale politico molto forte ai petrolieri con i quali da mesi si susseguono tavoli e

confronti informali che non hanno tuttavia cancellato le polemiche sulla cosiddetta "doppia velocità" dei prezzi praticati dai distributori di benzina, più rapidi a salire che a scendere al variare delle quotazioni del greggio. Eppure secondo alcune valutazioni lo strumento del decreto non appare il più indicato, considerando che si tratta di una materia che coinvolge anche le regioni per quanto riguarda le competenze sulla rete commerciale. Senza contare i rischi di arrivare a un braccio di ferro con gli operatori del settore. Per queste ragioni il ddl sulle liberalizzazioni potrebbe essere un contenitore più coerente.

La prima legge annuale per la concorrenza dovrebbe poi regolare alcuni aspetti critici del trasporto ferroviario sollevati dall'Antitrust, a partire dalla necessità di definire in modo netto l'ambito di servizio universale e di conseguenza le direttrici che potranno ancora beneficiare di contribuzione. Il garante della concorrenza suggerisce in particolare di procedere tramite gara all'aggiudicazione della gestione dei servizi di trasporto nelle aree non profittevoli, ad iniziare da quelli regionali, per minimizzare il ricorso ai sussidi pubblici. In pratica un invito a insistere sulla deregulation ferroviaria locale uscita all'ultimo istante dalla recente riforma dei servizi pubblici.

Diverso il discorso per i servizi postali. L'Italia sconta le

scelte normative di fine anni 90 che consentono a Poste italiane, fornitore del servizio universale, di estendere il proprio monopolio in riserva legale nelle aree già aperte alle competizioni. In questo caso c'è una scadenza molto ravvicinata: 31 dicembre 2010, data entro la quale andrà recepita la direttiva europea 2008/6 che apre il mercato interno dei servizi postali eliminando ogni possibilità di mantenere ambiti riservati, anche per i plichi di peso inferiore a 50 grammi.

Per ora, confidando in tempi più stretti, si è scelto di intervenire con un emendamento al Ddl comunitaria il cui esame riprenderà domani in commissione alla Camera. L'emendamento prevede la delega al governo per emanare un decreto legislativo per assicurare che entro l'anno «non siano concessi né mantenuti in vigore diritti esclusivi o speciali per l'esercizio e la fornitura di servizi postali». Ma potrebbe non bastare, visto che sia per il settore postale sia per i trasporti resta in piedi l'ipotesi di definire un'autorità indipendente. In pressing per ottenere le competenze sulle poste c'è l'Authority per le comunicazioni, uscita allo scoperto con una segnalazione a governo e parlamento in

cui il presidente Corrado Calabrò sottolineava come la soluzione Agcom possa garantire di regolare il settore, una volta pie-

namente liberalizzato, senza oneri aggiuntivi per lo stato.

Sono attesi ritocchi anche per le assicurazioni. Il ministero dello Sviluppo ha già pronta la norma che dovrebbe sanare la situazione di impasse e confusione generata dalla recente sentenza della Corte Costituzionale che ha reso facoltativo il risarcimento diretto, consentendo agli automobilisti di chiedere i rimborsi non solo al loro assicuratore (in base al nuovo sistema introdotto il 1° febbraio 2007) ma anche alla compagnia del danneggiante, come avveniva in precedenza. La correzione, sollecitata sia dal mercato sia dall'Isvap, potrebbe concretizzarsi durante l'iter parlamentare per la conversione in legge del decreto incentivi.

Quanto alla legge annuale sulle liberalizzazioni, si lavora anche su altre indicazioni fornite dall'Antitrust: il mercato del gas, per aumentare la concorrenza nella distribuzione e lo stoccaggio, ma anche la concessione dei servizi autostradali e le gestioni degli aeroporti, dove il mercato langue ancora.

L'ultimo fronte in tema di servizi lo ha appena aperto il ministro della Giustizia Angelino Alfano che, a una settimana dagli stati generali delle professioni previsti per il 15 aprile, ha bollato come un errore l'abolizione delle tariffe minime che fu varata da una delle "lenzuolate" Bersani. In questo caso si tratterebbe di un ritorno all'antico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA