



Data: 21/07/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Liberalizzazioni - Ferrovie, poca concorrenza Catricalà: «Necessari un'Authority regolatoria e l'integrazione tra gestore e incumbent»

L'Antitrust ritorna sui limiti alla concorrenza presenti oggi nel mercato italiano del trasporto ferroviario. Prendendosi soprattutto con l'impianto normativo nostrano, che in molte parti non rispetta i principi dei pacchetti di liberalizzazione dell'Ue. E lo fa nel parere AS849, pubblicato sul suo bollettino n. 23. La pronuncia è stata richiesta dal ministero delle Infrastrutture e analizza l'istanza che Trenitalia intende avanzare alla Commissione europea per ottenere l'esonero dall'applicazione della normativa comunitaria in materia di appalti pubblici. Questo esonero è previsto all'articolo 30 della direttiva 2004/17/Ce, che disciplina appunto gli appalti, nel quale si specifica che questa possibilità esiste «se nello Stato membro in cui è esercitata l'attività, questa è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili». Per dare il suo parere, allora, l'Autorità garante della concorrenza si diffonde in un'analisi molto approfondita del livello di accessibilità del mercato ferroviario in Italia. La prima Valutazione riguarda il modo in cui il nostro sistema ha recepito i pacchetti di liberalizzazione varati negli anni dalla Commissione europea e attualmente oggetto di una complessiva rimediazione, a causa della risposta insoddisfacente arrivata da diversi Paesi membri. Il documento, a firma di Antonio Catricalà, spiega che «sussistono, tuttavia, in Italia, alcuni fattori suscettibili di ostacolare o almeno ritardare l'efficacia delle norme in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario». E li elenca. È un problema «l'integrazione verticale tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e Trenitalia, operatore incumbent dei servizi di trasporto ferroviario». Un'integrazione che può limitare l'accesso delle altre imprese a infrastrutture e servizi. Spiega il parere: «Nel settore del trasporto ferroviario, rispetto a quanto si verifica in altre industrie a rete, tali problematiche sono acuite dall'esistenza di infrastrutture di servizio (grey infrastructure) che non sono qualificabili, a priori, come infrastrutture essenziali, rispetto alle quali far valere un obbligo a contrarre a carico del gestore dell'infrastruttura ferroviaria». Quindi, è più facile fare ostruzionismo. Nel mirino anche «l'assenza di un regolatore con caratteristiche analoghe a quelle delle Autorità che hanno accompagnato i processi di liberalizzazione nei settori delle telecomunicazioni e dell'energia». Ma anche «la presenza, nel vasto e stratificato quadro normativo settoriale, di taluni interventi puntuali non pienamente aderenti all'obiettivo di liberalizzazione e di apertura dei mercati». In pratica, il quadro normativo italiano lascia oggi ampi spazi a condotte che limitano l'azione di mercato. Il parere analizza, poi, i numeri di questo mercato. Le notizie migliori arrivano dal segmento del trasporto merci. Oltre a Trenitalia e alle imprese in cui il gruppo Ferrovie dello Stato detiene partecipazioni, anche di controllo, ci sono ben 25 imprese in possesso della licenza operativa. Alcune di queste sono riconducibili a operatori europei di trasporto di primo livello e hanno registrato un progressivo aumento delle quote di mercato, sviluppando l'attività principalmente lungo le più redditizie tratte internazionali. Con riferimento ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media-lunga percorrenza, il documento distingue due settori. Da un lato, l'alta velocità, rispetto alla quale va considerato il prossimo ingresso della società Nuovo trasporto viaggiatori, che dovrebbe collegare 9 città e 12 stazioni localizzate su due importanti direttrici: Torino-Milano-Salerno e Venezia-Firenze-Roma. Va decisamente peggio il mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media-lunga percorrenza diversi dall'alta velocità. Sul quale, oltre a Trenitalia, sono presenti soltanto l'operatore DbÓbb (ferrovie tedesche e austriache) e la società Arenaways, che sono attivi su alcune tratte del nord Italia,