

**Autorità, concorrenza e autostrade**

Non è la prima volta che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato si occupa di autostrade, nella sua attività di segnalazione. Lo scorso 9 febbraio, in occasione delle valutazioni sulla cosiddetta Legge Annuale per il mercato e la concorrenza è, appunto, tornata sul tema, ribadendo almeno in parte quanto già espresso in precedenza. La segnalazione AS659 è diretta a un ampio spettro di argomenti e settori, raggruppati nel contesto generale della liberalizzazione e regolazione dei servizi pubblici. Quindi, ci si sofferma anche sui servizi postali, su quelli aeroportuali e sul trasporto ferroviario, nonché sui settori energetici e su banche e assicurazioni.

Il tema ribadito è, nella sostanza, quello che aveva dato origine alla segnalazione AS455, emessa nel luglio 2008 a seguito della conversione in legge del decreto contenente l'approvazione degli schemi di convenzione fra ANAS e vari concessionari, fra cui Autostrade per l'Italia.

I quattro punti sono presto detti: l'affidamento delle concessioni deve avvenire con «l'ausilio di procedure ad evidenza pubblica»; il periodo di affidamento non deve essere «ingiustificatamente lungo»; l'oggetto dell'affidamento non deve essere «ingiustificatamente ampio»; infine, il livello e la dinamica tariffaria devono essere determinati in modo da garantire una ragionevole certezza per il concessionario ma, al tempo stesso, devono essere basati sui costi e devono consentire il trasferimento di almeno parte degli incrementi di produttività operati da ciascun concessionario ai consumatori finali. Nel luglio 2008, l'Autorità auspicò il riesame da parte di Governo e Parlamento delle norme in oggetto, al duplice fine di «non eliminare del tutto i già esigui spazi lasciati dalla concorrenza per il mercato» e di «mantenere un sistema di adeguamento tariffario che incentivi la minimizzazione dei costi» e consenta di tradurre questi minori costi in tariffe di pedaggio più basse.

Oggi, la stessa Autorità ribadisce le stesse conclusioni. E sia consentito osservarlo, non avrebbe potuto fare diversamente, visto che quanto sottoposto in precedenza a esecutivo e potere legislativo è restato inascoltato.

Nella segnalazione più recente vi sono due altri aspetti che mi paiono meritevoli di attenzione.

Il primo concerne l'accoppiamento fra autostrade e aeroporti. Non sembra casuale che l'Autorità garante, pur in un ambito di argomenti così ampio, abbia deciso di riservare a questi due settori un'unica sezione. In effetti, l'allontanamento dal sistema del price cap e dai canoni della regolazione economica standard internazionale sta riguardando anche il settore aeroportuale. Lo schema tariffario in uso per le autostrade, infatti, oggi è applicabile anche agli aeroporti di maggiori dimensioni e in Parlamento si sta discutendo sull'introduzione di una norma che consentirebbe a tutti gli aeroporti di allontanarsi dal price cap. Dunque, appare assai opportuna questa sovrapposizione di analisi, sperando che questa volta la politica sia più disponibile...

Infine, l'Autorità antitrust dedica una breve sezione all'indipendenza e competenza tecnica dei regolatori dei servizi pubblici. L'auspicio è «avviare con decisione una nuova stagione di regolazione pro-competitiva dei mercati», con particolare riferimento ai servizi postali e a quelli del trasporto. Per dar corpo all'auspicio, l'Autorità garante ritiene opportuno procedere a unificare le competenze regolatorie, attualmente assai frammentate, in un'unica istituzione per ciascun settore. «Appare quindi necessario che, in relazione al settore postale e a quello dei trasporti, si individuino nell'ambito della Legge Annuale (...) due regolatori caratterizzati da indipendenza ed elevata competenza tecnica». Stranamente, fatto questo passo che sembrerebbe prodromico alla richiesta di istituzione di due autorità indipendenti di regolazione – di cui una per i trasporti – il ragionamento viene chiuso in maniera differente. Infatti, la segnalazione precisa che al fine di «evitare la proliferazione di organismi di controllo» è preferibile attribuire ad Autorità già esistenti le citate funzioni, anche tramite l'istituzione di apposite «sezioni separate all'interno della propria struttura organizzativa». Mi permetto di osservare che questo punto appare un po' ambiguo e, comunque, non del tutto chiaro. Fermo restando che la soluzione delineata nella segnalazione consentirebbe senza dubbio, grazie alla riunificazione, di ridurre la lunghezza della catena decisionale, non sembra chiaro a chi si propone di attribuire le medesime funzioni.

Il candidato più accreditato per il settore trasporti - nel caso di attribuzione a un unico organismo fra i regolatori indipendenti esistenti - appare l'Autorità per l'energia. La soluzione appare abbastanza discutibile, tenuto conto delle specificità dei singoli settori da regolare. L'alternativa è costituita da ANAS per autostrade ed ENAC per aeroporti. In questo caso, è difficile comprendere fino a che punto la creazione di sezioni separate possa garantire sufficiente indipendenza. Inoltre, separando gli organismi già esistenti nei singoli settori dei trasporti (quando ve ne sono) non sarebbe ovviamente per definizione possibile concentrare tutte le funzioni in un unico regolatore.

Ma, chiudendo con una battuta, temo che l'Autorità antitrust avrà modo di effettuare più di una ulteriore segnalazione per chiarire questi aspetti...