

# Uber, così Pitruzzella appoggia Camanzi

10 - 06 – 2015 Valeria Covato



*Chi c'era, e che cosa si è detto, al convegno “Liberi di scegliere o disorientati? Cittadini e imprese al bivio delle liberalizzazioni”, promosso da Comin & Partners, Doxa e I-Com.*

In attesa di entrare nel vivo degli emendamenti, il disegno di legge sulla Concorrenza, approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 20 febbraio, prosegue il suo iter tra audizioni nelle commissioni della Camera. Ma il provvedimento è adeguato a rendere l'Italia più competitiva? Di questo si è parlato oggi ai Musei Capitolini durante un convegno dal titolo **“Liberi di scegliere o disorientati? Cittadini e imprese al bivio delle liberalizzazioni”**, promosso da **Comin & Partners, Doxa e I-Com**.

A discuterne, moderati dal vicedirettore del **TG1 Gennaro Sangiuliano**, c'erano il presidente dell'Antitrust **Giovanni Pitruzzella**, **Guido Bortoni** (Energia), **Andrea Camanzi** (Trasporti), **Riccardo Cesari**, consigliere Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (Ivass), e **Antonio Preto**, commissario dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom).

## IL RAPPORTO I-COM

“Sebbene il processo di liberalizzazione dei settori a rete interessi tutti e 5 i principali Paesi europei presi in esame si afferma quale Paese leader la Gran Bretagna”, ha detto Da Empoli presentando il **report dell'Istituto per la Competitività** sullo stato delle liberalizzazioni in Italia.

Ecco come si colloca invece il nostro Paese secondo lo studio: “L’Italia appare in lieve ritardo rispetto agli altri principali Stati (con l’eccezione della Francia) ma comunque ben messa rispetto alla media europea”. “Nel dettaglio – ha spiegato da Empoli – il settore in posizione più avanzata sul piano delle liberalizzazioni a livello europeo risulta quello delle telecomunicazioni mentre il trasporto ferroviario risulta essere quello maggiormente in difficoltà nell’intraprendere le misure necessarie ad una efficace apertura del mercato”. E l’Italia? “Il settore che presenta maggiori limiti alla libera concorrenza è quello postale, che tuttavia registra, tra il 2009 e il 2011, il più elevato tasso di avanzamento nel processo di liberalizzazione. Resta, però, l’unico settore in cui la performance italiana risulta peggiore della media europea, in base alla banca dati OCSE utilizzata nello studio”, ha detto il presidente di I-com.

### **I NODI IRRISOLTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI**

Una delle liberalizzazioni più controverse nel nostro Paese riguarda il settore dei trasporti, forse il più grande assente nel testo definitivo del ddl sulla concorrenza che avrebbe dovuto modificare il regime relativo a taxi e noleggio con conducente risalente al 1992, realizzando di fatto la “piena sostituibilità” tra i due servizi. Lo stop al riassetto del settore fu caldeggiato dall’ex ministro delle infrastrutture e dei Trasporti **Maurizio Lupi** e condiviso dai timori del resto del governo su potenziali scioperi proprio nel periodo dell’Expo a Milano.

### **L’AZIONE DI CAMANZI**

A pochi giorni dal blocco di **Uberpop**, il servizio che permette a qualsiasi privato di fare l’autista non professionista, per effetto di una sentenza del Tribunale di Milano, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti guidata da **Andrea Camanzi** ha inviato al Governo e al Parlamento un **Atto di segnalazione** sull’autotrasporto di persone non di linea (taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità) che apre all’applicazione californiana, invitando a modificare la Legge del 1992.

“La domanda di mobilità – specie per le fasce di reddito basse e per i giovani – si orienta verso sistemi basati sulla flessibilità e sulla condivisione di risorse, tipici della “sharing economy”, si legge nell’atto di segnalazione.

“L’Autorità si propone di far emergere questo mercato, affinché domanda e offerta di servizi possano incontrarsi in modo trasparente e nel rispetto delle regole applicabili alla attività economica d’impresa”.

### **L’APPOGGIO DELL’ANTITRUST**

L’azione di Camanzi ha ricevuto l’appoggio del presidente dell’Antitrust. Ha detto Pitruzzella: “Grazie all’economia digitale, di cui Uber è il figlio, noi abbiamo avuto una grande abbondanza di scelta, ma ci sono tutta una serie di costi e di rischi – ha detto Pitruzzella - che si possono sintetizzare nello scontro tra Uber e i tassisti. L’economia digitale prova a far fuori un’attività economica tradizionale”. Come rispondere?

“Non possiamo chiuderci a dispetto dell’innovazione. Dobbiamo fare in modo di affrontare i pericoli, per cercare di minimizzarli, senza bloccare l’innovazione”, ha commentato Pitruzzella, ricordando che l’Antitrust era già intervenuta nella sua segnalazione annuale per la legge sulla concorrenza indicando al Parlamento di andare verso l’equiparazione tra taxi e Nnc (noleggio con conducente) e di aprire alle innovazioni tecnologiche.

### **TAXI VS UBER**

Introducendo il convegno di oggi **Gianluca Comin**, fondatore della Comin & Partners, ha ricordato che attualmente “il servizio di taxi soddisfa solo la domanda dei segmenti a reddito medio-alto, il settore business e, in parte, quello turistico. A causa della sua posizione esclusiva il taxi si è trasformato in un servizio per pochissimi, quando dovrebbe esser essere un servizio pubblico”. “Là dove si sono messi d’accordo mezzi tradizionali e nuove forme di sharing economy, da New York a Tel Aviv passando per Londra e Milano, nessuno ci ha rimesso e l’offerta si è allargata”, ha commentato Comin.