

Fs, Catricalà vuole la stella da sceriffo

Il presidente dell'Antitrust parte all'attacco alla Camera: «I mercati del trasporto ferroviario versano attualmente in una situazione di ambiguità regolatoria. Bisogna individuare una Autorità di settore indipendente». E si candida

A PAG. 4

Ferrovie, Catricalà vuol fare lo sceriffo «Concorrenza gravemente ostacolata»

Il presidente dell'Antitrust alla Camera: «I mercati del trasporto ferroviario versano in una situazione di ambiguità regolatoria. Bisogna individuare una Autorità di settore indipendente». E si candida

FAUSTA CHIESA

Antonio Catricalà si candida ad arbitro dei trasporti e lancia un duro attacco alla scarsa concorrenza nel settore ferroviario. «Il sistema nel suo complesso non trae i benefici della concorrenza, perché questa è gravemente ostacolata», ha detto ieri durante un'audizione alla Camera. Musica per le orecchie del presidente di Ntv, Luca Cordero di Montezemolo, che da tempo spara a zero contro l'egemonia delle Ferrovie dello Stato. «I mercati del trasporto ferroviario versano in una situazione di ambiguità regolatoria - ha detto Catricalà -. In primo luogo, si dovrebbe individuare un regolatore di settore indipendente e tecnicamente qualificato, così come ci chiede l'Europa. In secondo luogo, si dovrebbero adottare tutti gli accorgimenti necessari a distinguere attività in concorrenza effettiva, in relazione alle quali dovrebbe operare una società formalmente distinta da Trenitalia, da attività di servizio pubblico sussidiate. Queste ultime non devono essere attribuite necessariamente a Trenitalia, ma è concretamente possibile e doveroso aprire il mercato a gare effettive». E come regolatore, si offre in prima persona, almeno in via temporanea. Una nuova Authority, ha riconosciuto Catricalà, «costerebbe almeno 100 milioni. Ci offriamo di farlo noi, per un tempo determinato, organizzando una sezione autonoma totalmente separata dall'attività antitrust». Ricordando che sul rego-

latore indipendente «è aperta una procedura di infrazione» da parte di Bruxelles, Catricalà ha sostenuto che «dopo un'originaria e meritoria posizione di apertura nel settore del trasporto pubblico locale, il legislatore si è via via contraddetto. L'incumbent, che resta a tutt'oggi un'azienda interamente pubblica, deve essere il gestore del servizio pubblico in strutturale perdita e dunque giustamente sovvenzionato e, allo stesso tempo, deve ricercare il profitto in quanto operante in regime di reale concorrenza, anche se per una parte assai esigua del complesso dei servizi». Per Catricalà, «senza una netta definizione delle funzioni degli attori, pubblici e privati, che si muovono su questi mercati, il rischio è di alimentare un sistema nel quale si disperdono risorse, si mantiene artificialmente il monopolio di fatto, si depotenzia l'effetto benefico dell'ingresso dei privati e non si garantiscono livelli efficienti e qualitativamente accettabili per gli utenti». L'Authority dovrebbe in primo luogo verificare gli elementi sulla base dei quali sono assunte le decisioni pubbliche di finanziamento o in genere di regolazione del settore, anche perché «attualmente, nella sostanza è lo stesso operatore incumbent a fornire il quadro cognitivo di riferimento». E il governo non sembra avverso all'Authority. «La misura - ha detto Catricalà - potrebbe essere inserita nel ddl sulla concorrenza».



