

## Le riforme funzionano se vanno fino in fondo

di Andrea Boitani

Le liberalizzazioni in Italia dai dibattiti e dagli studi cominciano a diventare realtà. E lo stesso OCSE, imparziale e severo giudice delle rigidità e delle pratiche anti concorrenziali, l'ha riconosciuto con un irrituale plauso alle recenti misure. Tra mille prevedibili resistenze, lentamente, la volontà del Governo sembra si stia consolidando: forse si è diffusa la consapevolezza che solo una consistente iniezione di concorrenza nei servizi può trasformare la ripresa congiunturale in un'accelerazione della crescita, tesaurizzando le positive dinamiche del Pil nel 2006. Forse si sta anche cominciando a capire che il miglior antidoto (compatibile con la stabilità macroeconomica) per la perdita di potere d'acquisto delle retribuzioni è una riduzione della dinamica dei prezzi dei servizi, ottenibile con più concorrenza e meno monopoli.

Qualcuno obietta che finora sono state avviate le liberalizzazioni "più facili" e che alcune misure potranno addirittura essere controproducenti (per esempio l'abolizione forzata del costo di ricarica dei telefoni cellulari). Sono obiezioni da prendere sul serio. Ma le misure meno convincenti possono essere corrette dal Parlamento. E non disprezzerei le "riforme a spizzico" (per usare l'espressione di Karl Popper), purchè presto si vada a "spizzicare" anche nei grandi settori a rete e nell'ampio territorio dei servizi locali, dove le rendite di monopolio sono percepite (sotto diverse forme) anche dai vari azionisti pubblici.

Non sono sicuro che, con riferimento a questi settori, la politica abbia completamente digerito il concetto espresso dal ministro Pierluigi Bersani nella sua intervista di domenica al Sole-24 Ore: che l'interesse nazionale non coincide necessariamente con i campioni nazionali.

Difficile immaginare che avremo una normativa realmente capace di aprire i mercati del gas e dell'energia elettrica se questo concetto non verrà digerito. Ma c'è un'altra trappola logica sul percorso delle liberalizzazioni: l'attesa della reciprocità o addirittura dell'armonizzazione in materia di contendibilità delle imprese. E' necessario ricordare ancora una volta che i Paesi europei che negli ultimi anni hanno avuto tassi di crescita più elevati sono quelli più aperti alla penetrazione dei capitali esteri, mentre i più lenti a crescere sono anche i più protezionisti?

Latente, ma non del tutto scongiurato è il pericolo della "società unica delle reti", naturalmente pubblica. Si tratterebbe di una concentrazione di monopoli naturali degna dell'economia sovietica degli anni bui; ingiustificabile sotto il profilo industriale; non necessaria a garantire i necessari investimenti e nemmeno l'accesso alle reti su base oggettiva, trasparente e non discriminatoria; ma dotata di un potere tale da sovrastare le Autorità di regolazione settoriale.

Autorità che il recente disegno di legge governativo cerca di rimodellare opportunamente, riducendone il numero, razionalizzandone le competenze, rafforzandone l'indipendenza dal potere esecutivo e rendendone più chiara l'*accountability* di fronte al Parlamento. Finalmente, le Poste e i servizi idrici avranno un regolatore indipendente (rispettivamente l'Agcom e l'Autorità per l'energia). Inoltre si prevede l'istituzione di un'Autorità indipendente per i trasporti e l'uso delle infrastrutture, con il difficile compito di far uscire il settore dalla confusione dei ruoli e delle regole (spesso malfatte) che lo caratterizza oggi e di promuovere la concorrenza, anche al di là dei limiti e della lenta evoluzione della normativa europea. Anche in questo caso vale il

principio che chi liberalizza prima (e bene) è avvantaggiato.

Sotto questo profilo è incoraggiante la posizione espressa da Bersani con riferimento all'entrata di nuovi operatori nel settore ferroviario. Posizione che serenamente rifiuta il trade-off tra tali ingressi nell'alta velocità e taglio dei collegamenti non redditizi da parte di Trenitalia, chiarendo come tali collegamenti dovranno essere sottoposti a oneri di servizio universale (se li si riterrà effettivamente necessari), senza beneficiare di sussidi incrociati interni al monopolista attuale, e dovranno quindi essere gestiti da chi - attraverso gare pubbliche e trasparenti - dimostra di saperlo fare al costo più basso possibile. La nuova Autorità per i trasporti, se vedrà effettivamente la luce, potrà contribuire a regolare questo processo nel modo che meglio tutela gli interessi dei consumatori.