



## UNA ROAD MAP PER LE LIBERALIZZAZIONI

*di Michele Polo*

Muovendosi sui tre fronti dei settori a rete, degli oligopoli e dei settori a entrata regolata segnalati dall'Antitrust, il governo Monti potrebbe sviluppare dinamiche concorrenziali in molti servizi, oggi sottratti alla concorrenza. Concorrenza a cui invece debbono sottostare le nostre imprese manifatturiere. Con un beneficio per gli utenti in termini di qualità dei servizi e riduzione dei prezzi. Ma anche una riduzione dei costi e un aumento di competitività per le aziende italiane esportatrici. Benefici non proprio trascurabili.

Elettricità e gas, servizi pubblici locali, poste, ferrovie, banche e assicurazioni, autostrade, carburanti, commercio, servizi professionali, taxi e farmacie. Se prendiamo a riferimento la recente segnalazione dell'Autorità antitrust sulle linee di intervento in materia di liberalizzazioni, il fronte di attacco su cui il governo Monti potrebbe muoversi appare molto ampio e articolato. Per evitare di restringere la discussione alla solita questione dei taxisti, è bene offrire una sintesi dei provvedimenti che potrebbero essere attuati al capitolo liberalizzazioni. Distinguendole prima di tutto in base a tre tipologie di settori, molto diverse per problematiche e ricette: settori a rete, oligopoli e settori a entrata regolata.

### I SETTORI A RETE

Parliamo di settori a rete quando l'attività economica richiede l'uso e la condivisione di una infrastruttura, che per ragioni di costo non è efficiente duplicare in presenza di più operatori che competono nel servizio: questa tipologia si applica ad esempio al comparto elettrico, del gas, delle telecomunicazioni, del trasporto ferroviario e aereo, delle autostrade. Questi settori in alcuni casi (energia e telecomunicazioni) hanno avviato un processo di liberalizzazione nel decennio scorso, mentre in altri sono ancora in una fase di avvio. Secondo una logica in gran parte comune: separazione delle attività di monopolio (infrastruttura di rete) da quelle concorrenziali (servizio), regolamentazione incentivante delle attività di monopolio da parte di Autorità indipendenti e selezione dei gestori attraverso gare, individuazione di alcuni servizi essenziali (servizio universale) da garantire a tutti i cittadini. Nella segnalazione dell'Antitrust ricadono ad esempio in questa famiglia di provvedimenti i servizi ferroviari, dove si raccomanda la separazione tra le infrastrutture (stazioni, rete) e servizi, l'individuazione di un perimetro di servizio pubblico, l'apertura alla concorrenza nei segmenti che possono sostenere più operatori (ad esempio, alta velocità) e la selezione dell'operatore più efficiente per il servizio pubblico da erogare in regime di monopolio (ad esempio, servizio locale).

A questa stessa ispirazione si rifà la riforma dei servizi pubblici locali (ad esempio, trasporto, rifiuti), per i quali si suggerisce uno screening in tre tappe: verifica della possibilità di avere più operatori che competono per la fornitura del servizio; in caso negativo, assegnazione a gara del

servizio fissando i termini economici e gli standard tecnici di fornitura; come estrema ratio, fornitura in-house da parte dell'ente locale. In questo modo la concorrenza, quando non può operare nel mercato attraverso la competizione di più operatori contemporaneamente, agisce nella fase di assegnazione, quando i candidati allo svolgimento del servizio competono per l'assegnazione, con la prevalenza dell'impresa in grado di fornire il servizio al minor costo. Per i settori dove la gestione e lo sviluppo dell'infrastruttura rappresenta l'aspetto cruciale del servizio, come per le autostrade, si raccomanda l'adozione di una regolazione tariffaria che incentivi gli investimenti e la qualità del servizio e l'accorciamento delle concessioni, oggi cinquantennali. Una logica di condivisione delle infrastrutture si ritrova anche nei suggerimenti in materia di rete di distribuzione dei carburanti, con la separazione tra proprietà degli impianti e la gestione del servizio che favorisca l'entrata di operatori non integrati nella raffinazione, come la grande distribuzione organizzata.

## GLI OLIGOPOLI

Il secondo comparto che interessa le politiche di liberalizzazione riguarda settori per loro natura concentrati, che vedono la difficoltà di entrata di nuovi operatori per l'esistenza di barriere all'entrata. Questi settori, tra cui nell'ambito dei servizi banche e assicurazioni rivestono un peso fondamentale, sono stati interessati nello scorso decennio da importanti processi di riforma delle condizioni di entrata (per esempio, apertura sportelli) e delle modalità di funzionamento (ad esempio, il risarcimento diretto per Rc auto). Ma in questi settori osserviamo come le innovazioni che possono essere introdotte per legge sono solamente una precondizione per lo sviluppo di una reale concorrenza, che rimane frenata dalla debole attitudine degli operatori a competere intensamente tra loro. E se in questi casi le raccomandazioni dell'Antitrust in materia di nuovi interventi appaiono relativamente limitate, sicuramente il ruolo dell'Autorità nel sorvegliare e prevenire comportamenti anticoncorrenziali appare cruciale.

## SETTORI A ENTRATA REGOLATA

Resta infine il terzo gruppo di settori dove le liberalizzazioni possono aprire il mercato: si tratta di industrie nelle quali l'entrata non è libera, ma soggetta ad autorizzazioni, siano esse riferite ai servizi professionali (esame di stato, requisiti professionali) al commercio, taxi o farmacie (licenze). In questi casi le ricette di liberalizzazioni sono molto più semplici che negli esempi precedenti, e passano per un aumento del numero di licenze, l'abolizione di vincoli ai comportamenti (tariffe minime, divieto di pubblicità). Con eventuali compensazioni laddove la riduzione del valore implicito delle licenze comporti una rilevante perdita in conto capitale per gli attuali operatori.

Muovendosi su questi tre fronti il governo Monti potrebbe sviluppare le dinamiche concorrenziali in un insieme molto ampio di servizi, oggi sottratti alla concorrenza, a cui invece debbono sottostare le nostre imprese manifatturiere. Con un beneficio per gli utenti in termini di qualità dei servizi e riduzione dei prezzi, e una riduzione dei costi e un aumento di competitività per le nostre imprese esportatrici. A chi guarda con sufficienza a questi benefici vorremmo ricordare, a puro titolo di esempio, due storie di successo nel campo delle liberalizzazioni: telefonia e voli low cost. Dieci anni fa era impensabile poter prenotare via Internet, usando il proprio smartphone, un volo low cost per una qualunque città europea spendendo poche decine di euro.