

POSITION PAPER

Liberalizzazioni **Quel che resta da fare**

Introduzione

Il decreto Bersani ha introdotto alcuni importanti elementi di liberalizzazione nel panorama italiano (vedi: [Luci e ombre del decreto Bersani](#), IBL Position Paper no.1). Soprattutto, ha segnato il tentativo del governo – riuscito solo parzialmente – di farsi interprete di un rilancio dell'economia che passa attraverso la valorizzazione di quegli interessi diffusi che sono danneggiati dall'esistenza di feudi corporativi. Se dunque il primo passo verso un più generale riassetto dell'economia italiana è compiuto, resta da vedere se l'esecutivo vorrà imboccare, coerentemente, la via delle liberalizzazioni. Con questo Position Paper l'Istituto Bruno Leoni passa in rassegna i settori chiave che necessitano di un riassetto parziale o complessivo. In riferimento all'esperienza maturata durante la battaglia politica, sociale e infine parlamentare per l'approvazione del primo pacchetto Bersani, valgono tre considerazioni.

In primo luogo, occorre una più profonda comprensione delle dinamiche del mercato e del senso dell'introduzione di elementi di maggior concorrenza nel sistema paese. La competizione non è un fenomeno che possa essere il risultato di un processo d'ingegneria: essa dipende semplicemente, e fatalmente, dall'assenza di barriere all'ingresso in un dato settore. Ogni provvedimento è dunque positivo se rimuove barriere; è invece di dubbia utilità, o perfino negativo, quando, anche con le migliori intenzioni, mira ad aumentare il grado di regolamentazione (fosse anche – a parole – per “tutelare il consumatore”). Questo dato è importante anche alla luce di alcuni elementi del decreto Bersani – per esempio i provvedimenti relativi ad assicurazioni e banche – che peccano di una concezione, per così dire, tecnocratica della concorrenza e manifestano la convinzione che il legislatore aiuterebbe la concorrenza anche quando interviene con norme che limitano la libertà contrattuale.

Secondariamente, è fondamentale che i provvedimenti che il governo vorrà far propri – e che speriamo rispecchino quanto più possibile una prospettiva liberale (quale è quella interpretata dai sug-

gerimenti qui proposti) – vengano difesi fino in fondo. Se è accettabile che in una negoziazione con le categorie o le imprese investite dallo sforzo liberalizzatore si possano discutere i termini della transizione, non è ammissibile che venga messo in discussione l'obiettivo o il traguardo delle riforme. Per riprendere le parole del ministro Bersani – poi contraddette dal cedimento nel confronto coi tassisti – “non si concerta sulle regole”.

Infine, l'avvio delle riforme deve essere accompagnato da una campagna di sensibilizzazione dell'opinione pubblica che veda in prima fila realtà commentatori e realtà indipendenti (come lo stesso Istituto Bruno Leoni), ma anche i mezzi di informazione e il governo, in maniera tale da spiegare agli elettori-consumatori il senso di quel che si sta facendo, evidenziandone i benefici di breve e lungo termine.

Hanno collaborato: Alessandro G. Crespi, Carlo Lottieri, Alberto Mingardi, Francesco Ramella, Carlo Stagnaro.

INDICE

Le nostre proposte	4
Reti	5
Telecomunicazioni	6
Energia	8
Servizi pubblici locali	9
Servizi postali	10
Taxi	11
Professioni	12
Trasporti	14
Investimenti infrastrutturali	15

LE NOSTRE PROPOSTE

- Reti: procedere alla separazione tra le reti e gli incumbent e garantire il rispetto dei principi di terzietà e non discriminazione;
- Telecomunicazioni: separazione della rete da Telecom Italia e liberalizzazione delle frequenze UMTS (rimozione dei vincoli urbanistici) e wi-max;
- Elettricità: liberalizzazione del mix, abolizione del Cip6, revisione del sistema dei certificati verdi;
- Gas: separazione di Snam Rete Gas e Stogit da Eni;
- Imprese pubbliche: privatizzazione;
- Investimenti: linearizzazione e semplificazione dei processi autorizzativi;
- Professioni: liberalizzazione degli ordini professionali;
- Poste: privatizzazione dell'azienda pubblica e restrizione della riserva legale;
- Servizi pubblici locali: privatizzazione delle municipalizzate, obbligo di gara per gli appalti e separazione delle reti;
- Taxi: liberalizzazione delle tariffe, raddoppio delle licenze;
- Trasporti: abolizione sussidi ai trasporti pubblici, privatizzazione Trenitalia, separazione della rete.

RETI

Un tema fondamentale che in questi mesi sta acquisendo grande centralità, nel dibattito pubblico, è quello delle reti. Sia per quanto riguarda i trasporti, che per quanto attiene energia e telecomunicazioni, è ormai diffusa la percezione che sussistano problemi di inefficienza regolatoria che si traducono in costi maggiori all'utente. Il modo nel quale il processo di privatizzazione è stato portato avanti in Italia (per esempio nel settore delle telecomunicazioni) oggi pone la necessità di una revisione della situazione delle reti. In particolare, per stimolare l'ingresso di nuovi operatori e per rendere meno salde le posizioni di *incumbent* (che sono tali in quanto erano precedentemente monopolisti pubblici), è auspicabile che vengano accolti gli appelli di quanti propongono misure che esaltino il carattere di neutralità delle reti, rispetto ai soggetti di mercato.

Nondimeno, è altrettanto importante fissare il principio che le regole di terzietà e neutralità valgono per quei tratti di rete pre-esistenti alla liberalizzazione, e che sono a tutti gli effetti testimonianza tangibile del monopolio pubblico. Per favorire gli investimenti nel potenziamento della rete, a quanti creano nuovi tratti di rete in condizioni di mercato liberalizzato va anche riconosciuta la possibilità di gestirli discrezionalmente. Tale principio deve valere, eventualmente, per gli stessi *incumbents*, la cui attività venutasi a determinare a mercato già aperto deve essere trattata, a tutti gli effetti, come l'attività di una impresa fra molte. Riteniamo inoltre inutilmente costosa una possibile nuova Authority "delle reti", che secondo alcune dichiarazioni di esponenti del mondo politico potrebbe affiancarsi alle Authority oggi attive. Il rischio della proliferazione delle Authority indipendenti è infatti speculare ad un aumento dell'incertezza in settori in cui norme chiare e stabili nel tempo sono fondamentali per stimolare gli investimenti.

TELECOMUNICAZIONI

Quasi dieci anni di regolazione del settore delle telecomunicazioni ci hanno insegnato che il problema fondamentale del mancato raggiungimento di uno stato di libera concorrenza nel settore delle telecomunicazioni fisse (compreso internet) dipende dalla natura di monopolio verticalmente integrato dell' "operatore notificato come avente notevole potere di mercato" (AGCOM), ovvero, in Italia, di Telecom. Il vizio originario nasce dalla scelta governativa fatta al momento della privatizzazione di mantenere la proprietà dell'asset costituente un monopolio "naturale", la rete di accesso (cioè la rete locale che connette gli utenti alla rete primaria di trasporto "su lunga distanza"), in capo alla società che commercializza i servizi di telecomunicazione. L'integrazione di un asset costituente un monopolio "naturale" in una struttura commerciale scaturente da un ex monopolio legale consente alla nuova entità di continuare a controllare il mercato con varie strategie: dal *bundling* nell'offerta di servizi (sia all'ingrosso agli operatori alternativi che al dettaglio) alla fatturazione diretta ai clienti *retail* di servizi forniti agli operatori alternativi (*olo's*), fino all'adozione di comportamenti ostruzionistici verso gli *olo's* e sui tavoli tecnici definiti da AGCOM in vista della stesura delle delibere regolatorie.

Una buona soluzione è quella – già avanzata da più parti e seriamente presa in considerazione proprio in questi giorni – di stimolare una separazione societaria della rete e delle infrastrutture di accesso locale. Il trasferimento da parte di Telecom delle attività e degli assets connessi alla rete locale di accesso ad una nuova società, da sottoporsi agli obblighi regolatori di AGCOM – che dovrebbero garantire l'autonomia gestionale dalla controllante e la parità di trattamento tra la struttura commerciale di Telecom e gli operatori alternativi che attraverso la rete nazionale fossero intenzionati a creare una rete in "*unbundling of the local loop*" per offrire connessioni all'utente finale basate sulla tecnologia ADSL – e la quotazione in borsa di tale società eliminerebbe una grave anomalia.

In tal modo, sarebbe realizzabile in modo sostanziale il principio della parità di accesso alla rete tra l'ex monopolista e gli operatori alternativi, estendendo la concorrenza tra operatori a gran parte del territorio nazionale, mentre ora è privilegio delle sole grandi aree urbane (sette/otto in tut-

to il Paese). Sarebbe tuttavia un peggioramento rispetto alla situazione attuale l'ipotesi di un passaggio della rete locale di accesso alla Cassa Depositi e Prestiti, che adombrerebbe una possibile ri-nazionalizzazione della rete telefonica. Tale ipotesi è pericolosa, in quanto – oltre ad aumentare ancora il peso di una struttura “ibrida” come la Cdp – esporrebbe nuovamente un asset vitale per lo sviluppo del Paese come la rete telefonica all'arbitrarietà di decisioni politiche, aggravando i problemi che pure sono rinvenibili nel suo attuale stato di proprietà dell'*incumbent*.

In un mercato come quello delle telecomunicazioni è comunque necessario ribadire che la condizione di monopolio “naturale” (della rete di accesso locale) non è immutabile: a dimostrazione che ogni volta che si parla di monopolio naturale bisogna sempre essere molto prudenti. Già infatti si profilano sull'orizzonte della commerciabilità soluzioni tecnologiche che permetterebbero di superare il vincolo dell'ultimo miglio: ad esempio il cosiddetto *wi-max* (sistema di rete senza fili in grado di supportare l'accesso a banda larga da postazione fissa) e l'UMTS (in versione HSDPA) che supporta l'accesso a banda larga in mobilità. Tuttavia queste soluzioni, sulle quali si rilevano ampie disponibilità degli operatori ad investire, sono soggette a limiti di natura pubblicistica. Come è accaduto per la fibra ottica, lo sviluppo delle reti UMTS soggiace ai vincoli urbanistici; mentre il *wi-max* è in una fase di sperimentazione che è stata particolarmente lunga a causa delle complicazioni burocratiche sorte in fase di rilascio delle frequenze da parte dell'attuale titolare, lo Stato Maggiore della Difesa. Senza interventi di tipo liberatorio, già “liberando” le frequenze *wi-max* il governo potrebbe ottenere un notevole miglioramento della concorrenza in questo settore.

ENERGIA

Nel caso dell'energia elettrica, la normativa italiana è in linea di principio coerente con un assetto liberalizzato. La rete di trasmissione dell'elettricità è affidata a una società quotata, Terna, di cui nessun operatore del settore detiene una quota di controllo. Con la piena liberalizzazione del settore, attesa dal 2007, anche i clienti vincolati potranno scegliere il loro fornitore di elettricità. C'è tuttavia un aspetto finora non investito (totalmente) dal processo di liberalizzazione, che invece merita un'attenzione maggiore, anche perchè è una delle cause strutturali dell'elevato prezzo dell'elettricità in Italia: il mix delle fonti. In un sistema autenticamente libero, le imprese devono essere libere di scegliere il tipo di combustibili da utilizzare, nel rispetto delle vigenti normative ambientali. Questo implica una sistematica revisione del sistema dei certificati verdi, l'abolizione del Cip6, e la rimozione degli ostacoli al ricorso a tecnologie quali il *clean coal* o il nucleare.

Per quel che riguarda il gas naturale, vale un ragionamento analogo a quello svolto per l'elettricità, ma in questo campo occorre procedere a una autentica separazione proprietaria tra le attività commerciali dell'*incumbent* e la gestione delle infrastrutture essenziali (rete e stoccaggi). Occorre cioè fissare una tabella di marcia che preveda il progressivo – e rapido – calo della partecipazione azionaria di Eni a Snam Rete Gas e Stogit, almeno al di sotto del 30 per cento.

In entrambi i casi, poi, occorre un riassetto teso a sbloccare gli investimenti (si veda oltre). Infine, il fatto che lo Stato sia ancora presente, con pacchetti di controllo, nell'azionariato di Eni ed Enel è di per sé un elemento distorsivo della concorrenza, in particolare nella misura in cui tale partecipazione viene utilizzata per sottrarre le imprese in questione alle dinamiche del mercato e renderle non contendibili. Analogamente, vanno rimossi – laddove ancora esistenti – strumenti quali *golden share* e *poison pill* a favore del governo.

SERVIZI PUBBLICI LOCALI

Le liberalizzazioni faticano talvolta a raggiungere il cittadino perchè devono scontrarsi con una forte opposizione, politica e regolatoria, a livello locale. È il caso, per esempio, della distribuzione dei carburanti, ma a livello macroscopico questa è quasi la regola nei servizi pubblici (compresi elettricità, gas, acqua e rifiuti). La “blindatura” di tali settori avviene generalmente attraverso il conferimento di privilegi monopolistici ad aziende formalmente private, magari quotate in borsa, ma interamente possedute, o almeno controllate, dalle amministrazioni comunali e, in misura minore, da province e regioni.

È importante risolvere questo equivoco, in particolare attraverso tre diversi provvedimenti.

In primo luogo, le eventuali norme promosse a livello locale che inibiscono la concorrenza vanno considerate nulle; analogamente va fissato il principio per cui gli appalti per i servizi pubblici locali vanno affidati attraverso gare, e non possono essere assegnati arbitrariamente. Secondariamente, le reti vanno scorporate dalle municipalizzate e gestite, anche a livello locale, secondo principi di terzietà e non discriminazione. Ultimo, e più importante, occorre stabilire meccanismi virtuosi che spingano gli enti locali a privatizzare completamente le municipalizzate, in maniera da fugare ogni sospetto di loro gestione clientelare e aumentare l'efficienza della gestione dei servizi stessi. Tale obiettivo può essere perseguito, in particolare, attraverso incentivi o disincentivi fiscali, tesi a calibrare il livello dei trasferimenti che gli enti locali ottengono dallo Stato rispetto al volume dei dividendi che incassano dalle municipalizzate e al valore delle partecipazioni azionarie da essi detenute in aziende quotate in borsa (vedi: [Convincere i riottosi](#), IBL/Nexus/Adam Smith Society).

SERVIZI POSTALI

La trasformazione del settore postale in Italia, iniziata dal governo Ciampi nel 1993, ha sicuramente generato miglioramenti d'efficienza a beneficio del consumatore. Tuttavia a tutt'oggi vi sono zone d'ombra che è difficile ignorare: a cominciare, ovviamente, da una sovrapposizione fra servizi postali e servizi finanziari che, se va indubbiamente ad accrescere la concorrenza nel mondo del credito, è tuttavia molto vischiosa, in quello che resta ad oggi un attore pubblico.

Dal 1997, l'UE ha cominciato a divellere i pilastri del monopolio legale, fino ad avere ad inizio 2006 un'apertura del mercato di circa il 25-30 per cento. La piena liberalizzazione è una realtà in Svezia e Finlandia da più di un decennio, così come il 1° gennaio 2006 è entrata in vigore in Gran Bretagna, mentre in Germania e Olanda è prevista per il 2007. L'UE si propone la liberalizzazione dei servizi postali nell'Europa a quindici (originariamente prevista per quest'anno) entro il 2009.

Tale tendenza in Italia ha avuto sinora solamente echi tutto sommato vaghi. Recendo, nel 1999, la prima direttiva comunitaria sui servizi postali, il governo D'Alema scelse di ampliare notevolmente il perimetro della riserva legale (sfruttando l'ampiezza massima permessa in via transitoria dalla direttiva), con l'esito paradossale di mettere fuori gioco agenzie di recapito private che in Italia esistevano precedentemente.

Quel che è più grave, in un settore apparentemente in via di liberalizzazione, la presenza di un'azienda a proprietà pubblica come "Poste" porta con sé tutta una serie di problemi che finiscono per riverberarsi in condizioni di fondo che ostacolano anziché agevolare la concorrenza. Per esempio, il recapito di giornali e riviste è liberalizzato, ma lo Stato concede agli editori tariffe ridotte – con oneri a carico del suo bilancio – solo se si avvalgono dell'azienda pubblica.

La presunta concorrenza nelle fasi "a monte", nella cosiddetta "posta ibrida" (in massima parte bollette e comunicazioni su conti correnti ed estratti carte di credito: si tratta di un settore in cui elevate quantità di posta vengono gestite elettronicamente – con un accentramento in fase di stampa e imbustamento – per consentire una puntuale personalizzazione rispetto al destinatario finale), secondo l'Autorità garante della concorrenza e del mercato è stata viziata da "una strategia gravemente abusiva posta in essere da Poste al fine di escludere o limitare l'accesso al mercato liberalizzato della posta elettronica ibrida, sia nei riguardi delle imprese concorrenti sia avvantaggiando la propria controllata Postel, la quale non ha operato in modo effettivamente separato e sulla base di parità di condizioni". Il comportamento del monopolista è stat tale da valergli una multa di 1,6 milioni di euro. Il fatto che con un decreto del mese successivo il Ministero delle Comunicazioni abbia a tutti gli effetti annullato la "posta ibrida" come prodotto bisognoso di una regolazione specifica (dopo un decreto di pochi mesi precedenti che si era invece guadagnato il plauso dell'AGCM, che abbassava invece le soglie quantitative precedentemente previste per l'accesso alla rete postale dei nuovi operatori di posta elettronica ibrida) insinua più di un sospetto sulla trasparenza della relazione fra Poste e il suo azionista. La persi-

stenza della proprietà pubblica rende di fatto la regolamentazione uno strumento alla mercé dell'*incumbent*.

Per avvantaggiare il "cittadino-consumatore" e per tutelare i diritti di imprenditori che vogliano essere attivi in tale settore, il governo dovrebbe restringere il più possibile il campo d'applicazione della riserva legale, dando avvio nel frattempo ad una privatizzazione intelligente e non necessariamente "unitaria".

TAXI

Il tentativo di liberalizzazione delle licenze taxi effettuato nel primo decreto Bersani non ha sortito gli effetti sperati.

Il compromesso raggiunto dal ministro dello Sviluppo economico coi conducenti di autopubbliche è stato ulteriormente annacquato dalle trattative in sede locale, come dimostra il caso di Roma. È quindi necessario rimettere mano al settore, ponendo in essere misure che consentano non solo un aumento (e in prospettiva una liberalizzazione) delle licenze, ma anche delle tariffe. Resta quindi di attualità la proposta lanciata dall'Istituto Bruno Leoni – presentata alla Camera da Daniele Capezzone e al Senato da Natale D'Amico – di regalare una licenza a chiunque ne abbia già una, lasciando a quest'ultimo la libertà di vendere o comunque cedere la licenza aggiuntiva, assumere un dipendente, rinunciare a utilizzarla (vedi: [Perché e come liberalizzare il mercato dei taxi](#), IBL Briefing Paper no.32). In questa maniera si otterrebbe un effettivo e significativo ampliamento del parco vetture circolanti, al tempo stesso creando una forma di compensazione per chi abbia investito nell'acquisto di una licenza.

PROFESSIONI

Erede della cultura corporativistica del Ventennio il sistema delle professioni tende non soltanto ad essere chiuso su se stesso (operando in maniera "protezionistica"), ma finisce per generare apparati elefantiaci che i singoli professionisti obbligati ad associarsi a questo o quell'ordine sono costretti a tenere in vita. Per restituire alle logiche di mercato tale universo economico non vi è quindi che la strada di una piena liberalizzazione degli ordini professionali, che cancelli la posizione monopolistica degli ordini attuali e permetta la nascita e lo sviluppo di associazioni di categoria di ogni genere. Invece che – ad esempio – un solo ordine degli ingegneri a cui è obbligatorio iscriversi si deve poter lasciar emergere un'ampia varietà di associazioni di ingegneri: ciascuna con le proprie regole deontologiche, i propri criteri di ammissione ed espulsione, le proprie quote associative, la propria gamma di servizi.

La liberalizzazione degli ordini e delle professioni, in tal modo, porrebbe le basi per una riduzione degli oneri (pecuniari e di altro genere) che il sistema attuale finisce per far gravare sui professionisti italiani. Ne deriverebbe un vantaggio per i medici, gli avvocati o gli architetti, e di conseguenza anche per i loro stessi clienti (poiché è evidente che una parte delle tariffe attuali fissate dai professionisti è la diretta conseguenza degli oneri imposti dalla loro forzata partecipazione agli ordini attuali).

Una volta liberalizzati, gli ordini diventerebbero associazioni indipendenti in competizione tra loro, chiamate anche a certificare la qualità dei propri associati: tramite esami di ammissione e verifiche periodiche. Solo la concorrenza tra tali realtà è infatti in condizione di indurre ognuna di loro ad operare al meglio, preoccupandosi davvero di vegliare sulla qualità dei servizi offerti dai propri associati e di fornire loro i servizi di cui hanno più bisogno.

Non si deve neppure dimenticare come una riforma di questo tipo avrebbe ripercussioni significative sulla previdenza (si pensi al capitolo delle mutue di categoria) e sullo stesso accesso alla professione. In merito a questo ultimo punto, in effetti, ogni associazione avrebbe la piena facoltà di definire i propri criteri di ammissione. Da questo deriverebbe una varietà di associazioni: con profili culturali diversi, con

distinti standard qualitativi, con rette associative più o meno onerose.

In tal modo si otterrebbero in un colpo solo importanti risultati. In primo luogo, l'eliminazione della "strettoia" rappresentata dall'esame di Stato aprirebbe il mercato a chi oggi ne è tenuto temporaneamente fuori, a causa del meccanismo di ammissione: basti pensare all'ordine dei giornalisti, ma anche a quello degli avvocati e ad altri ancora (vedi: [Ordine dei giornalisti: Bersani, dai un taglio pure qua](#), IBL Focus no.32). Restituire la libertà di iniziativa ai professionisti oggi "fuori dal mercato" per volontà di norme illiberali aumenterebbe la competizione all'interno delle professioni stesse, contribuendo ad elevare la qualità dei servizi resi dai professionisti. In secondo luogo, la fine dell'iscrizione all'unico ordine professionale liberebbe tali lavoratori autonomi dal prelievo – che di fatto, oggi, è di natura para-fiscale – della quota di iscrizione al loro ordine. Infine, tutto ciò costringerebbe le associazioni di categoria sorte al posto dell'unico ordine attuale a servire davvero i loro iscritti: chiedendo rette inferiori e gestendo in maniera più oculata le proprie strutture, al fine di assicurare un sostegno di migliore qualità agli associati. Questa apertura alla concorrenza avrebbe importanti conseguenze anche sul piano culturale, dato che permetterebbe il costituirsi di realtà di orientamento anche molto diverso, affrancando tante forze e intelligenze oggi bloccate dalle rigidità del sistema.

Una riforma volta a liberalizzare le professioni avrebbe quindi l'effetto benefico di favorire sia i consumatori (che possono soltanto avvantaggiarsi da un'apertura del mercato e da un'accresciuta concorrenza) che i professionisti, i quali hanno bisogno di disporre di associazioni effettivamente al loro servizio.

TRASPORTI

Le risorse che lo Stato e gli enti locali destinano al settore del trasporto collettivo sono enormi sia in ambito urbano, che in quello degli spostamenti a lunga percorrenza (treno ed aereo). Il solo trasporto pubblico locale assorbe ogni anno oltre 4 miliardi di finanziamenti statali. La riforma del settore voluta dal ministro Bersani nel 1997, che prevedeva il trasferimento della maggior parte delle competenze a livello locale ed introduceva la possibilità di ricorrere all'affidamento dei servizi tramite gara, non ha finora portato ai risultati auspicati in termini di miglioramento dell'efficienza. Gli enti locali hanno continuato a tutelare gli interessi dei produttori dei servizi a scapito dei contribuenti. Per illustrare la gravità della situazione è forse sufficiente rammentare che il costo unitario di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma nel nostro paese è all'incirca pari a tre volte quello che si registra nelle aree urbane della Gran Bretagna dove, a partire da metà degli anni '80, è stato attuato un processo di liberalizzazione che ha determinato una riduzione dei costi dell'ordine del 50 per cento. L'elemento cardine del differenziale dei costi è dato dalla differenza del costo del lavoro (superiore del 60 per cento nel nostro Paese rispetto alla Gran Bretagna) e dal divario in termini di produttività, assai più modesta in Italia.

Il punto debole della riforma dello scorso decennio è verosimilmente da individuarsi nella previsione normativa contenuta nel D.lgs 422/97 in base alla quale, nel caso di subentro – ad esempio dopo una gara – di una nuova impresa, tutto il personale pre-esistente deve essere riassunto e ai dipendenti si debbono assicurare le stesse condizioni contrattuali. La soppressione di tale vincolo è auspicabile in quanto andrebbe a ridurre i privilegi che una categoria di lavoratori è riuscita ad accumulare a spese di tutti i cittadini. Sarebbe inoltre da prevedere la privatizzazione delle aziende attualmente controllate dagli enti pubblici che, nella situazione attuale, ricoprono contemporaneamente il ruolo di arbitro e di giocatore (si veda il paragrafo sui Servizi pubblici locali). Una più radicale ipotesi di riforma potrebbe essere quella che prevede il passaggio da un regime di competizione per il mercato (peraltro, ad oggi, largamente disatteso essendo la maggior parte dei servizi ancora affidata senza gara), con pianificazione dell'offerta da parte degli enti locali ed affidamento della produzione tramite gara, ad un regime di competizione nel mercato, con soppressione delle barriere all'ingresso e liberalizzazione delle tariffe.

Per quanto concerne il settore ferroviario, il ministro Padoa-Schioppa ha affermato che “percepire la privatizzazione completa è più problematico, mentre ci sarebbe la possibilità dell'ingresso del capitale privato”. Tale ipotesi desta più di una perplessità. L'esperienza internazionale mostra che privatizzare anche in questi settori è possibile, a patto di elaborare un ridisegno societario adeguato e precise, e corrette, scelte di definizione degli assetti di mercato. All'interno di FS si ritrovano segmenti di monopolio “naturale” (la rete) e settori che possono essere (e altrove sono stati con successo) aperti a varie forme di concorrenza. Occorre dunque attuare la separazione di RFI da Trenitalia mettendo fine alla holding. Analogamente a quanto già realizzato in Gran Bretagna, si dovrebbe quindi procedere allo “spezzatino” di Trenitalia con la creazione di società indipendenti: una per i servizi merci e la logistica (Cargo), al-

cune società per la gestione e il leasing del materiale rotabile e alcune società per la gestione dei servizi passeggeri. Tutte queste società potrebbero essere privatizzate completamente e partecipare, anche contro concorrenti esteri alle gare per la gestione dei servizi (vedi: [La privatizzazione delle ferrovie nel Regno Unito](#), IBL Briefing Paper no.33).

Nella prospettiva di far crescere la concorrenza tra sistemi, la stessa ipotesi di procedere ad una qualche forma di frammentazione di RFI (a partire dalle linee di collegamento locale) andrebbe seriamente presa in considerazione.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Molto spesso, e in particolare nel settore energetico, a un mercato formalmente liberalizzato non corrispondono dinamiche realmente competitive.

La ragione sta spesso nella difficoltà con cui le imprese riescono a ottenere le autorizzazioni, pur essendo in possesso di tutti i requisiti di legge, e alla raffica di ricorsi ed esposti che vengono regolarmente presentati una volta che l'autorizzazione sia concessa, e che hanno l'effetto di rallentare significativamente il corso dei lavori. Occorre quindi una radicale semplificazione e linearizzazione dei procedimenti amministrativi, creando in particolare un interlocutore unico (non importa se a livello regionale o statale) per le imprese che vogliano investire in determinati progetti, particolarmente quando si tratta di opere ad alta intensità di capitale. A questo scopo è importante fissare un termine, breve, oltre cui, in assenza di risposte da parte delle amministrazioni, le imprese siano comunque autorizzate a iniziare i lavori. Analogamente, il processo amministrativo va ripensato restringendo in maniera significativa i casi in cui è possibile chiedere e ottenere la sospensiva dei lavori, in maniera tale da disincentivare la presentazione di ricorsi in assenza di validi motivi.



CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale.

L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.



COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.



I POSITION PAPERS

I "Position Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione e dei policy makers, un'analisi approfondita di alcune questioni di policy nodali per il Paese. Essi - come tutte le pubblicazioni dell'Istituto Bruno Leoni - sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.