

La mano visibile



ALESSANDRO DE NICOLA

## IL BICCHIERE MEZZO PIENO

Il disegno di legge sulla concorrenza licenziato dal governo ha omesso di affrontare alcuni nodi e talvolta ha semplicemente rimandato il da farsi, magari trincerandosi dietro indagini conoscitive della situazione. Tuttavia sarebbe sbagliato non considerare quel che c'è.

[pagina 14](#) →

La mano visibile

ALESSANDRO DE NICOLA

## CI SONO VUOTI DA COLMARE MA IL DDL CONCORRENZA È ANCHE UN BICCHIERE MEZZO PIENO

Il disegno di legge sulla concorrenza licenziato la settimana scorsa dal governo ha omesso di affrontare alcuni nodi e talvolta ha semplicemente rimandato il da farsi, magari trincerandosi dietro indagini conoscitive della situazione. Tuttavia, sarebbe sbagliato non considerare quel che c'è per due motivi: in primis perché gli aspetti positivi possono essere stravolti o cancellati dalle commissioni parlamentari come successe nella scorsa legislatura. In secondo luogo, perché molte norme rimandano a decreti attuativi del Governo e, siccome il diavolo sta nei particolari, è bene essere vigili e seguire dappresso le prossime mosse dell'Esecutivo. Orbene, già l'art. 3 rende esplicito che le attività nelle aree demaniali portuali (compresa la realizzazione di infrastrutture) saranno date in concessione mettendole a gara, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. I porti sono una parte determinante dell'economia italiana: alcuni funzionano bene, altri male, e per decenni sono stati bloccati da concessioni eterne, regimi monopolistici, bellicose corporazioni. Un po' preoccupante è la procedura di revoca della concessione se l'Autorità Portuale reputa che l'affidatario non faccia il proprio dovere: non c'è menzione del contraddittorio e questa

non è mai una buona cosa. Il riordino dei servizi pubblici locali, sovente covo di inefficienza, è delegato al Governo che dovrà entro 6 mesi emanare un decreto legislativo di riordino. I principi elencati dal ddl sono però condivisibili. Invero, l'individuazione degli ambiti delle attività di interesse generale necessarie alle esigenze delle comunità locali dovrà avvenire nel rispetto "della tutela della concorrenza, dei principi e dei criteri dettati dalla normativa europea". Già questo sarebbe sufficiente a ribaltare lo stato di monopolio o semimonopolio in cui operano grandissima parte delle aziende municipali e regionali. Se ben attuata, altrettanto importante è la riforma che assicurerà la "separazione, a livello locale, tra le funzioni regolatorie e quelle di diretta gestione dei servizi". Nei comuni medio piccoli non sarà semplicissimo e il governo dovrebbe inventarsi qualcosa per evitare la prossimità di uffici tra regolato e sorvegliante: gli incentivi alle aggregazioni dei servizi pubblici locali, previsti dal ddl, vanno nella giusta direzione perché anche la funzione di regolazione potrà essere aggregata.

Viene poi puntualizzato che i regimi di esclusiva (e quelli di autoproduzione degli enti locali) sono ammissibili solo se indispensabili per assicurare la qualità e l'efficienza del servizio: difficile pensare a molti casi concreti

odierni in cui questo accada. Le norme pro-concorrenza si applicheranno peraltro anche a situazioni oggi particolari come servizio idrico e raccolta rifiuti. Sul trasporto pubblico locale i principi contenuti nel ddl sono severi: obbligo per le Regioni a Statuto ordinario (sarebbe ora però che le liberalizzazioni si estendessero anche a quelle a Statuto speciale) di messa a gara dei servizi con valutazione negativa personale dei dirigenti regionali che omettono o compilano in modo incompleto l'attestazione di avvenuta pubblicazione dei bandi di gara e di affidamento del servizio. Se le Regioni dormono, il ministro può esercitare il suo potere sostitutivo. In materia di trasporto il governo sembra veramente deciso: difatti per il trasporto pubblico non di linea verrà adottato un decreto legislativo che finalmente regolamerterà (e quindi legittimerà) l'offerta di servizi via piattaforme web (Uber, per intenderci), promuoverà la concorrenza nell'assegnazione delle licenze dei taxi (già si sono fatte sentire le proteste dei tassisti: verissimo, hanno sofferto durante il Covid, ma un conto sono i ristori, un conto l'efficienza del mercato) e ridurrà gli adempimenti amministrativi. D'altronde, è solo di qualche giorno fa

contenuti nel ddl. Non resta che affidarci al giudice supremo che, come motteggiava Voltaire, arriva sempre un po' in ritardo, il Tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la notizia della completa liberalizzazione del servizio trasporti su ruota a media e lunga distanza e se quella è la direzione che verrà seguita ci saranno grandi cambiamenti. Dal punto di vista della protezione dei consumatori, piuttosto che intervenire con norme dirigitiche si è tentato prima di tutto di rendere più veloce e accessibile il contenzioso con le public utilities prevedendo dei sistemi alternativi semplificati di risoluzione delle controversie e in secundis di fermare specificamente l'abuso dell'offerta di servizi "premium" da parte degli operatori telefonici, entrambe misure che dovrebbero abbassare i costi di transazione e perciò aumentare il benessere generale. Ultimo proposito commendevole: l'individuazione di quelle aree di attività economiche dove sia possibile "eliminare le autorizzazioni e gli adempimenti non necessari" in modo "da ridurre gli oneri amministrativi a carico dei cittadini". Quest'ultimo obiettivo rimanda alla piccola vena di inquietudine che rimane leggendo la legge. Un conto è se a esercitare la delega legislativa sarà un governo convinto dei benefici della concorrenza, un altro è se i ministeri con l'avallo del responsabile politico faranno di tutto per annacquare, troncane, sopire i principi