

Raddrizzare il legno storto del decreto liberalizzazioni

Energia e trasporti

Di Lucia Quaglino e Carlo Stagnaro

1. Introduzione

Il decreto “cresci Italia” contiene una serie di misure che impattano l’operatività e la stessa struttura dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas (Aeeg). In particolare, l’art. 15 impone la separazione prooprietaria di Snam Rete Gas dall’Eni, mentre l’art. 36 affida all’Aeeg la regolazione dei trasporti, nell’attesa della creazione di un regolatore di settore. Il decreto contiene anche vari altri interventi che ricadono nel perimetro regolatorio dell’Aeeg, per esempio in relazione alle modalità di determinazione delle tariffe gas per i clienti vulnerabili, alla trasparenza dei mercati elettrico e del gas, al riassetto del mercato elettrico, e alla riduzione dei costi per alcuni consumatori *gas intensive* (potenzialmente a spese di altri consumatori). Su tutti questi temi, l’Autorità stessa è intervenuta attraverso un’audizione del presidente, Guido Bortoni, presso la X Commissione del Senato, il giorno 2 febbraio 2012.¹

L’Istituto Bruno Leoni, nell’ambito delle sue valutazioni sul decreto, si è espresso in modo positivo sulla scelta dello scorporo della rete di trasporto nazionale del gas *dall’incumbent*,² provvedimento peraltro sollecitato in varie altre occasioni;³ mentre ha avuto più perplessità sulla decisione di creare un regolatore “ibrido” e “a termine” per i trasporti.⁴ A nostro avviso, a fronte di intenzioni molto apprezzabili, le modalità di traduzione in pratica delle due citate riforme strutturali - la rottura dell’*incumbent* verticalmente integrato nel gas e l’introduzione di una regolazione indipendente nei trasporti - rischiano, in assenza di adeguati correttivi, nel primo caso di non catturare, a livello comunitario, tutti i benefici derivanti da una svolta di chiaro intendimento pro-concorrenziale; e, nell’altro, di assegnare poteri insufficienti a un regolatore

Lucia Quaglino è Fellow dell’Istituto Bruno Leoni.

Carlo Stagnaro è Direttore Ricerche e studi dell’Istituto Bruno Leoni.

1 Aeeg, “Osservazioni dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas al disegno di legge AS3110 di conversione in legge del decreto legge 24 gennaio 2012, n.1, recante Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, Memoria 2 febbraio 2012, 27/2012/i.

2 <http://www.chicago-blog.it/2012/01/20/decreto-liberalizzazioni-eni-nuda-e-senza-rete/>

3 Carlo Stagnaro e Federico Testa, “Non indurli in tentazione. Elementi per una decisione informata su Snam Rete Gas”, Istituto Bruno Leoni, Briefing Paper, no.98, 4 marzo 2011. Per un approccio più critico si veda Susanna Dorigoni e Federico Pontoni, “Ownership Separation and the Gas Transportation Network: Theory and Practice”, *Economia delle Fonti di Energia e dell’Ambiente*, vol.53, no.2, 2010, pp. 57-84.

4 <http://www.chicago-blog.it/2012/01/21/decreto-liberalizzazioni-autorita-reti-troppo-grande-per-riuscire-2/>

inadatto al confronto con soggetti regolati tradizionalmente forti e, in alcuni casi, caratterizzati da forte opacità nella redazione e diffusione dei dati.

Questo Focus affronterà dunque i problemi sollevati dal decreto, e suggerirà una serie di correttivi che potrebbero essere adottati durante il percorso di conversione parlamentare del decreto allo scopo di migliorare l'assetto risultante della regolazione nei settori coinvolti. Nel paragrafo 2 verrà affrontata la questione della separazione della rete gas, ripercorrendo le tappe che si sono succedute e ribadendo le ragioni per cui tale scelta è essenziale allo sviluppo di un mercato competitivo. Tuttavia, rispetto ad alcuni anni fa, quando le norme che oggi trovano attuazione maturarono, sono intervenuti cambiamenti tali da richiedere l'adozione di criteri più radicali di quelli allora immaginati, che solo in parte possono essere contenuti in un decreto della presidenza del consiglio dei ministri quale quello richiesto, entro sei mesi, dal decreto *cresci Italia*.

La terza parte sarà invece dedicata alla regolazione idrica e trasportistica, ed evidenzierà sia le contraddizioni presenti nel disegno complessivo immaginato dal legislatore, sia i limiti della gestione "a tempo determinato" assegnata all'Aeeg. Per quel che riguarda le prime, vale la pena rilevare da un lato la frammentazione di alcuni compiti, dall'altro l'inclusione tra le competenze del regolatore trasportistico di funzioni che, probabilmente, sarebbe meglio collocare presso altre amministrazioni. Per quanto attiene la seconda, vi sono numerose perplessità in relazione all'efficacia della regolazione, rese cogenti dai vincoli sull'assunzione di nuove risorse e dalla scarsa incisività di un regolatore "a tempo", specie in presenza di monopolisti pubblici abituati a disattendere o eludere le richieste di praticare aperture alla competizione. In questo senso, il rinvio della separazione proprietaria della rete ferroviaria dall'incumbent appare pregiudizievole dell'intero percorso di liberalizzazione nel settore ferroviario.

La quarta parte riassumerà e trarrà le conclusioni.

2. Scorporo Snam Rete Gas: è vera separazione?

La separazione proprietaria delle essential facilities dagli incumbent verticalmente integrati è essenziale a creare un clima adatto alla competizione. Ciò non tanto in relazione al corretto enforcement degli obblighi di terzietà e parità di accesso alle infrastrutture, quanto alla garanzia (e all'aspettativa) che la politica di investimenti sarà coerente con le esigenze del mercato e non sacrificherà questi ultimi all'interesse del soggetto verticalmente integrato il quale, a valle o a monte, può estrarre una rendita monopolistica attraverso la restrizione dell'offerta. Nel caso specifico di Snam Rete Gas, vari osservatori hanno manifestato il sospetto di essere in presenza di una politica di sottoinvestimento strategico, come emerge, per esempio, dal confronto col comportamento di Terna (operatore della rete di trasmissione nazionale dell'energia elettrica) dopo la separazione proprietaria dall'Enel.⁵ Se anche tali sospetti fossero smentiti, resterebbero due argomenti difficilmente eludibili:

- ▶ Se pure l'operatore della rete si fosse comportato sempre in modo corretto e inappuntabile, il sospetto che il suo atteggiamento possa cambiare resterebbe, e ciò avrebbe (e ha) un effetto pesante sulla concorrenza *potenziale*, oltre che su quella *attuale*. È ben noto che la concorrenza potenziale ha lo stesso effetto, sulla riduzione dei prezzi e il miglioramento qualitativo e la diversificazione dell'offerta, della concorrenza attuale. Quindi il semplice fatto che la rete sia controllata dal maggior operatore sui mercati di monte (importazioni e *upstre-*

5 Metti Carlo Stagnaro e Federico Testa, "Reti di trasporto nazionale e concorrenza nei mercati del gas: il caso Eni-Snam Rete Gas", *Sinergie*, di prossima pubblicazione

am nazionale) e di valle (vendita) si traduce nella possibilità di estrarre rendite come, peraltro, emerge dalla divaricazione dei prezzi italiani da quelli europei negli anni della recessione.

- ▶ Per quanto le prassi seguite dall'operatore di rete verticalmente integrato possano essere impeccabili, e i suoi modelli di *governance* ineccepibili, fatalmente il latente conflitto di interessi appena delineato riverbera in una serie di obblighi regolatori "pesanti". Dal punto di vista giuridico, tali obblighi sono definiti dal "terzo pacchetto energia" (in particolare la direttiva 2009/73/CE) recepito dall'Italia all'inizio dello scorso anno. La presenza ingombrante del regolatore e la conseguente proceduralizzazione del processo decisionale possono avere la conseguenza di limitare l'innovazione e ingessare il mercato, sottoponendo ogni scelta a un vaglio amministrativo esplicito o implicito. Il superamento del conflitto di interessi attraverso la separazione proprietaria ha l'effetto (sia teorico, sia pratico, sia giuridico) di alleggerire gli obblighi di regolazione e sorveglianza.

Non v'è dubbio, allora, che la disposizione contenuta nel decreto sulla separazione proprietaria rappresenti un deciso passo avanti rispetto alla scelta precedente di un modello di separazione più debole, consentito dalla direttiva, cioè quello dell'Independent Transmission Operator (Ito). Ito prevede una separazione societaria tra la società della rete e il monopolista, che può continuare a partecipare al suo capitale anche con quote di controllo, e forme di separazione anche fisica (tra le sedi e tra il personale), oltre che l'affidamento di forti poteri di controllo e sanzione al regolatore. L'adeguamento al modello Ito ha imposto una riorganizzazione societaria del gruppo Eni, che ha raccolto dentro Snam Rete Gas tutte le attività regolate, ossia, oltre a Snam (che gestisce la rete di trasporto nazionale del gas), Stogit (stoccaggi), Italgas (distribuzione locale), e Gnl Italia (la società operatrice del terminale di rigassificazione di Panigaglia della capacità di circa 3,5 miliardi di metri cubi di gas / anno).

Il decreto procede alla separazione proprietaria fissando un termine di sei mesi per l'emanazione del dpcm richiesto dalla legge 296/2006, che dava attuazione (senza però individuare una *deadline* vincolante) a norme precedenti risalenti addirittura al 2003. Secondo tali disposizioni, Eni dovrà scendere al di sotto del 20 per cento del capitale di Snam Rete Gas, di cui attualmente detiene il 51 per cento. Questa scelta, che sicuramente rappresenta lo strumento più rapido per arrivare all'obiettivo dello scorporo, non è tuttavia esente da ambiguità, che solo in parte potranno essere cancellate una volta che il testo del dpcm sarà reso noto. In particolare, vi sono due tipologie di ambiguità che devono essere risolte:

- ▶ L'obbligo di separazione proprietaria si applica a Snam Rete Gas in quanto soggetto societario, oppure a quelle tra le sue attività che sono qualificabili come *essential facilities*?
- ▶ In che modo lo scorporo così deciso si coordina con la griglia normativa fissata dal Terzo pacchetto energia?

La prima questione non è vitale, ma ha una sua pregnanza. Se infatti è ragionevole sottrarre Snam e Stogit dal perimetro Eni, appare meno urgente procedere alla stessa operazione nel caso di Italgas (misura che pure non è negativa per il mercato) e non necessario nel caso del rigassificatore di Panigaglia. Per quel che riguarda Italgas, in particolare, si pone un duplice tema di normativa asimmetrica (infatti gli obblighi di separazione non si applicherebbero ad altri operatori verticalmente integrati che pure controllano reti di distribuzione locale) e di compatibilità con le regole comunitarie sugli affidamenti diretti (Italgas, che diverrebbe un soggetto "privato" e indipendente, è infatti il maggior gestore di reti locali, ottenute perlopiù in "eredità"). Non solo: se

la rete di trasporto nazionale va ceduta unitariamente, la situazione degli stoccaggi è ben diversa. In principio, l'argomento per la separazione proprietaria è meno forte, in quanto essi non sono definibili in modo netto come monopolio tecnico. Tuttavia, data la situazione italiana e l'insufficiente capacità di stoccaggio disponibile (a cui si aggiungono varie distorsioni di natura normativa, come l'obbligo di destinare il gas derivante dagli stoccaggi ai soli consumi civili, che qui non vengono trattate) è opportuno procedere alla separazione. La domanda diventa tuttavia: come? È davvero necessario che gli stoccaggi continuino a essere gestiti unitariamente (nell'attesa che altri operatori realizzino nuova capacità in corso di autorizzazione) e che lo siano dallo stesso soggetto titolare della rete? Oppure essi possono essere ceduti separatamente, magari facendone spezzatino? È possibile che, per esigenze di coordinamento con la rete, almeno per un certo periodo di tempo sia opportuno mantenere le due società appaiate, ma tale scelta andrebbe prima di tutto giustificata, esattamente come la possibilità di procedere in modo differente dovrebbe almeno essere presa in considerazione. Infatti, è possibile introdurre meccanismi competitivi negli stoccaggi, che per definizione sono alieni dalla rete di trasporto. Tale possibilità, che sia realizzabile nell'immediato o che richieda tempo, non dovrebbe essere ignorata aprioristicamente.

Oltre a questo, sollevano perplessità - e comunque richiedono una risposta precisa - le modalità attraverso le quali la separazione dovrebbe avvenire. Il decreto fissa un termine di sei mesi per l'emanazione del dpcm richiesto (senza alcuna scadenza) dalla legge 296/2006, la quale, in analogia con quanto fatto *in precedenza* nel settore elettrico, richiede all'*incumbent* di scendere al di sotto del 20 per cento del capitale della società operatrice della rete. Vi sono, in questo modo di procedere, un problema sostanziale e un problema formale. Il problema sostanziale sta nella quota del 20 per cento: essa, infatti, appare troppo bassa per essere alta, e troppo alta per essere bassa, per così dire. Infatti, col 20 per cento del capitale l'ex monopolista sarebbe comunque nella condizione di influenzare le scelte di Snam, senza con questo esercitare un controllo effettivo. Così facendo, il paese si troverebbe paradossalmente in una condizione di insoddisfazione totale, mettendo assieme i difetti dei modelli di *unbundling* (come i maggiori costi di coordinamento tra i diversi segmenti del mercato) e dei modelli di integrazione verticale (il disincentivo alla concorrenza potenziale). La "scommessa" sulla separazione proprietaria, in un certo senso, è che essa possa produrre sovraccapacità infrastrutturale, e che gli extracosti dell'eccesso di capacità di importazione e trasporto possano essere ripagati attraverso i minori prezzi dovuti alla competizione più serrata. Per mettere in moto tale processo, i "confini" del contesto di mercato devono essere chiari, e attraverso di essi gli incentivi e le regole che guidano il comportamento dei diversi attori in campo.

Il problema formale, che però ha enormi risvolti, deriva dal fatto che la norma del 2006, che finalmente trova applicazione nel decreto sulle liberalizzazioni, nasce prima del Terzo pacchetto energia, oggi recepito nella normativa italiana col decreto legislativo 1 giugno 2011, n.93. Tale decreto legislativo, coerentemente con la direttiva 2009/73/CE, definisce in modo rigoroso i tre modelli possibili di *governance* del settore gas (Iso, Ito, e Ou). Calata in questa griglia, la situazione risultate dalla mera trasposizione nell'*attuale* quadro giuridico della decisione del 2006 avrebbe un effetto paradossale. Nelle parole di Bortoni:

l'articolo 15 non porta di per sé ad un modello di separazione proprietaria conforme a quello previsto dal comma 2 dell'articolo 10 del decreto legislativo 1 giugno 2011, n.93 5 (e a cui si applicano le disposizioni dell'articolo 19 dello stesso decreto legislativo), bensì ad una forma "spuria" di Gestore del trasporto indipendente (Ito), che non sembra essere tra le finalità dell'ar-

articolo 15 dell'AS 3110. Il mantenimento dell'Ito in questa sua declinazione confermerebbe la struttura di governance di Snam piuttosto complessa, nonché gli impedimenti che attualmente non permettono a Snam Rete Gas S.p.A. e alle sue controllanti, dirette o indirette, di partecipare alle acquisizioni internazionali di reti, nei Paesi UE in cui è prevista la gestione delle reti in separazione proprietaria (modello OU) o alla realizzazione di nuove infrastrutture all'estero. Inoltre, in tale assetto Snam potrebbe di fatto non essere più inquadrabile come verticalmente integrata con Eni, risultando così più libera dai vincoli e dai controlli stringenti previsti dall'attuale modello Ito.

Per adeguare formalmente l'*ownership unbundling* "di fatto" imposto dal decreto a quello "di diritto" definito dalla direttiva occorre, semplicemente, riformulare l'articolo 15 del decreto richiedendo l'adeguamento al decreto legislativo di recepimento della direttiva stessa.

Rimane, di conseguenza, un serio dubbio relativamente all'opportunità di applicare queste disposizioni all'attuale perimetro societario di Snam Rete Gas, che include gli stoccaggi ma anche la rete di distribuzione locale (Italgas) e un piccolo terminale di rigassificazione (Gnl Italia). Italgas è un soggetto regolato, ma opera in un segmento del mercato che ha caratteristiche e problematiche ben diverse; il terminale di rigassificazione è, invece, infrastruttura in concorrenza, che, sebbene per alcuni versi possa essere assimilato a un'infrastruttura di rete, non richiede alcuna particolare attenzione in termini di *unbundling*. Quindi potrebbe essere utile, a monte o a valle del processo di scorporo, operare una riorganizzazione interna a Snam Rete Gas allo scopo di sottrarre al perimetro regolatorio dell'*ownership unbundling* le società attive in segmenti di mercato che non richiedano un intervento regolatorio tanto forte. In sostanza, l'obbligo di *unbundling* dovrebbe applicarsi alle sole infrastrutture definibili come essenziali, cioè trasporto nazionale e stoccaggi. Per Italgas può avere senso pensare a forme di separazione, ma essi dovrebbero essere contestualizzati - eventualmente - nell'ambito di una riforma complessiva della distribuzione locale.

3. Autorità per l'energia e/o per i trasporti?

L'Autorità per l'energia si sta attualmente strutturando per assumere le funzioni di regolazione dei servizi idrici, secondo la legge 214/11, prima facenti capo alla Convi, e poi all'Agenzia nazionale per la regolazione e la vigilanza in materia di acqua presso il Ministero dell'Ambiente. L'intento è quello di assicurare al settore una regolazione il più possibile indipendente, tanto più necessaria quanto più sono presenti gestioni pubbliche dal momento che, in presenza di un'autorità anch'essa pubblica, si creerebbero conflitti di interesse tra regolatore e impresa regolata che ostacolerebbero il miglioramento delle *performance* dei gestori. La scelta di affidarla all'Autorità per l'energia assume risvolti positivi sotto due punti di vista: innanzitutto se, come è auspicabile, tale decisione sarà definitiva, si assicurerà quella certezza e stabilità normativa fondamentale per prendere decisioni di lungo periodo, quali sono quelle sugli investimenti, particolarmente necessari in tale settore. In secondo luogo, affidarne le competenze a un'autorità che ha mostrato di essere effettivamente indipendente e competente, servirà ad assicurare quella trasparenza e autonomia senza le quali sarebbe ostacolato qualsiasi miglioramento del servizio. Senza contare che questa scelta richiederebbe un'incertezza e uno sforzo economico minore rispetto alla creazione di un'Autorità ex novo: del resto, il mercato elettrico e del gas e quello idrico hanno caratteristiche analoghe (per esempio nella gestione e regolazione delle reti), quindi le ca-

pacità e l'esperienza maturate da questo organo potranno facilmente essere sviluppate, sfruttate e condivise anche per il settore idrico.⁶ Va detto che, ai fini della credibilità dell'azione regolatoria, è fondamentale che i poteri sull'acqua siano investiti (come in effetti sancisce il decreto in vi di conversione) dalle caratteristiche di autonomia e indipendenza definite dalla legge istitutiva dell'Autorità. Sarebbe utile, in questo senso, allargare le maglie per consentire, laddove necessario, l'assunzione di nuove risorse umane con competenze settoriali. Nella misura in cui l'Aeeg è in grado di autofinanziarsi (per esempio imponendo ai gestori idrici una fee simile a quella gravante sugli operatori energetici) essa deve essere lasciata libera di organizzarsi.

Inoltre il decreto cresci Italia assegna all'Aeeg, in via transitoria, funzioni sul settore dei trasporti. A differenza del servizio idrico, questa decisione ha una serie di controindicazioni, che derivano sia dalla distanza delle problematiche trasportistiche da quelle energetiche, sia dalla scelta di investire l'Autorità di tale compito nell'attesa della costituzione di un regolatore di settore. I due settori, infatti, sono molto diversi tra loro e, quindi, richiedono competenze e conoscenze specifiche che, però, non ha senso sviluppare internamente o "comprare" dall'esterno dal momento che queste compiti le sarebbe affidato per un periodo limitato. Nel frattempo, il settore rimarrà privo di un'autorità nella pienezza dei suoi poteri, causando incertezza normativa e, quindi, decisionale oppure, nel caso in cui siano comunque presi dei provvedimenti, c'è il rischio che le scelte si basino su informazioni, esperienze e competenze incomplete e frammentate e inevitabilmente inefficaci. Se, invece, si facessero comunque intervenire nell'Autorità esperti del settore anche se solo per pochi mesi, allora vi sarebbe il rischio di assistere a costi di coordinamento interno eccessivi, come del resto suggerisce l'esperienza fallimentare, a livello comunitario, di un'unica direzione generale su energia e trasporti (oggi spezzata). Avrebbe senso, piuttosto, affidare la competenza di tale settore, anche in via definitiva, a un regolatore di settore, assorbendo tra l'altro almeno alcune delle competenze oggi affidate all'Agenzia per le infrastrutture e a quella per gli aeroporti, in via di costituzione. Nel suo attuale assetto, l'Agenzia per le infrastrutture in particolare non appare adeguata a seguire in piena autonomia, e libera da condizionamenti politici, compiti che sono sia di controparte contrattuale, sia di regolatore per il settore autostradale. Come nel caso dei mercati energetico e idrico, questa scelta consentirebbe di integrare competenze e conoscenze di settori con strutture e problemi simili tra loro, evitando inutili e costose duplicazioni⁷. Sebbene, quindi, questa decisione crei più problemi di quanti ne risolve, è comunque un'importante occasione per riflettere e prendere provvedimenti nel campo della regolazione trasportistica.

Per come è scritto il decreto, c'è un ulteriore elemento negativo, che si può leggere in trasparenza nelle parole di Bortoni. Ha detto il presidente dell'Aeeg:

L'esperienza maturata nella regolazione delle reti e dei mercati energetici dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas rappresenta un patrimonio di conoscenze e di operatività acquisite in circa quindici anni di attività, che oggi è a disposizione del Paese per "formare" una nuova funzione di regolazione indipendente in materia di trasporti, auspicabilmente retta da una piattaforma di legge omologa a quella costituita dalla legge n. 481/95, che possa anche avere identità autonoma dopo un breve periodo di start-up. Restano, invece, espressamente confermate le regolazioni indipendenti da esercitare ai sensi della legge n. 481/95 da parte della nostra Autorità, quali quella nei

6 <http://www.chicago-blog.it/2011/12/05/manovra-monti-punto-di-svolta-per-il-settore-idrico/>

7 <http://www.chicago-blog.it/2012/01/21/decreto-liberalizzazioni-autorita-reti-troppo-grande-per-riuscire-2/>

mercati dell'energia elettrica e del gas naturale, e quella nei servizi idrici di cui alla legge n. 214/11.

In altre parole, la regolazione trasportistica non sembra godere, al momento, delle caratteristiche di indipendenza definite dalla legge 481, che sono secondo molti la ragione fondamentale della buona *performance* dell'Autorità per l'energia nella regolazione del settore. In qualche maniera, quindi, seppure solo in via transitoria, dentro un regolatore indipendente viene "trapiantato" un corpo estraneo, che deve essere completamente "inventato" ma che difficilmente può esserlo a queste condizioni. Tale asimmetria è resa ancora più evidente dall'impossibilità di reclutare nuove risorse umane. Il settore dei trasporti, infatti, sarà affidato ad alcune decine di funzionari "comandanti" provenienti in prevalenza dal ministero dei Trasporti. Queste persone resteranno formalmente dipendenti del ministero e saranno solo distaccate presso l'Autorità. È credibile che essi possano svolgere, in totale autonomia, il proprio mestiere? Oppure essi saranno comunque nella condizione di vivere sotto una "doppia fedeltà", tale da disincentivare il genere di approccio che è richiesto soprattutto nelle fasi di gestazione della nuova autorità? La scelta, poi, di chiedere oggi il contributo a soggetti legati al ministero dei Trasporti, non potrebbe influenzare domani l'indipendenza della nuova autorità o, in ogni caso, renderla più catturabile?

Da ultimo, la natura transitoria e non pienamente indipendente delle nuove funzioni rende l'Autorità per l'energia un interlocutore potenzialmente debole rispetto ai soggetti regolati, specie alla luce del forte potere di cattura che alcuni di essi hanno manifestato nel passato. Se si considera poi che, per esempio nel settore ferroviario, l'interlocutore sarebbe un monopolista pubblico verticalmente integrato, si capisce che definire un perimetro di piena indipendenza è assolutamente necessario a rendere la regolazione efficace ed efficiente, necessaria per favorire la concorrenza anche in questi settori.

Per tutte queste ragioni, sembra necessaria una revisione del decreto nel senso di rimuovere il "trapianto a tempo" della regolazione trasportistica nell'Autorità per l'energia.

4. Conclusioni

Il decreto cresci Italia contiene una serie di provvedimenti che investono l'Autorità per l'energia. In particolare, esso impone la separazione proprietaria di Snam Rete Gas dall'Eni e richiede la creazione di un regolatore per il settore dei trasporti, le cui funzioni sarebbero in via transitoria affidate all'Autorità per l'energia. Queste norme vanno incontro a esigenze a lungo disattese, ma rischiano di rivelarsi non abbastanza efficaci alla luce di alcuni loro limiti. Pertanto è utile che, durante il processo di conversione in legge del decreto, esse vengano corrette.

Per quel che riguarda la separazione di Snam Rete Gas dall'Eni è necessario:

- ▶ Definire meglio l'ambito di applicazione degli obblighi di separazione, facendo in modo che essi si applichino alla rete di trasporto nazionale del gas e agli stoccaggi, e non all'intero perimetro societario dell'attuale Snam Rete Gas (che include le reti locali di Italgas e il terminale di rigassificazione di Panigaglia);
- ▶ Chiarire che, seppure in una prima fase lo scorporo può assumere forma unitaria, Snam e Stogit possono in prospettiva seguire percorsi differenti;
- ▶ Adeguare la definizione di *unbundling* al decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/73/CE, in modo da muovere verso un sistema gas che sia anche formalmente, e non solo sostanzialmente, *unbundled*;

- ▶ Chiarire che la quota che il gruppo Eni (o qualunque altro operatore attivo nei segmenti commerciali del mercato) può detenere nelle società *unbundled* non può eccedere il 5 per cento (o meno) del capitale, e non il 20 per cento implicitamente richiesto dalla normativa vigente a cui il decreto cresci Italia fa seguito.

Per quel che riguarda le nuove funzioni assegnate all'Aeeg in tema idrico e trasportistico:

- Assicurare all'Autorità l'autonomia necessaria per autorganizzarsi e fornire anche al settore idrico la regolazione indipendente garantita al mercato elettrico e del gas: a tal fine, sarebbe auspicabile consentire, se necessario, l'assunzione di personale specializzato in materia;
- Evitare la creazione di costosi duplicati o colossi privi delle competenze necessarie: piuttosto che affidare in via transitoria la competenza in materia trasportistica all'Aeeg, sarebbe opportuno creare immediatamente un regolatore di settore, assorbendo pure alcune delle funzioni oggi in capo all'Agenzia per le infrastrutture e alla costituenda Agenzia per gli aeroporti, considerate le forti convergenze e somiglianze tra le diverse modalità di trasporto;
- Mantenere una forte separazione tra l'Autorità e il potere politico: scegliere oggi di coinvolgere funzionari provenienti dal ministero dei Trasporti, significa domani minarne la credibilità e aumentarne il rischio di cattura;
- Garantire l'indipendenza dell'autorità e la certezza del diritto con un approccio simile a quello della legge 481: la prima è fondamentale per evitare conflitti di interesse tra il regolatore e i soggetti regolati; la seconda è necessaria in quanto le scelte transitorie sono costose, in termini economici e gestionali, e impediscono agli attori di fare scelte di lungo periodo.

Con queste modifiche, il decreto potrebbe davvero cambiare il volto di due settori cruciali nell'economia italiana quali energia e trasporti, introducendo condizioni concorrenziali e ponendo le premesse per un nuovo ciclo di investimenti.

IBL Focus

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.