

Il piano Ue non ha inciso: taxi, balneari, servizi pubblici locali, energia sono riforme lasciate a metà

Concorrenza, l'occasione persa del Pnrr Restano gli ostacoli che frenano il mercato

La liberalizzazione del mercato era ritenuta una riforma abilitante per rimuovere le rendite

È ancora ampia la facoltà di gestione in house per le utility locali

IL DOSSIER

LUCAMONTICELLI
ROMA

Il Pnrr nasceva con una promessa molto precisa: usare le risorse europee non solo per finanziare investimenti, ma per cambiare il funzionamento dell'economia italiana, soprattutto nei settori dove la concorrenza è debole. Bruxelles chiedeva all'Italia di rimuovere ostacoli normativi, aprire i mercati e ridurre quelle rendite di posizione che da anni frenano produttività e crescita.

Per questo la concorrenza è stata inserita tra le riforme "abilitanti": senza mercati più aperti, anche gli investimenti rischiano di essere meno efficaci. Lo strumento principale scelto è stata la legge annuale sulla concorrenza, una sorta di cantiere permanente per intervenire su servizi pubblici, concessioni, infrastrutture ed energia.

L'idea era ambiziosa: intervenire proprio in quei settori dove l'Italia è tradizionalmente più chiusa. Ma è proprio qui che si misura la distanza tra obiettivi e risultati.

Il caso dei taxi è emblematico. L'obiettivo non poteva che essere quello di aumentare l'offerta e rendere il settore più dinamico, anche integrando piattaforme digitali e nuove forme di mobilità. Nella legge sulla concorrenza questa esigenza si è tradotta in una delega per rivedere le regole sulle licenze e favorire maggiore competizione. Tuttavia, nella versione finale, la riforma è

stata molto attenuata: non sono stati imposti veri obblighi di aumento delle licenze e si è lasciato ampio margine ai Comuni. Il risultato è che il settore continua a essere caratterizzato da una scarsità di offerta e da un alto valore delle licenze, segnale tipico di un mercato poco concorrenziale. In altre parole, la liberalizzazione c'è stata solo sulla carta e le discussioni continuano a infiammare l'attualità. «La libertà di mercato non può tradursi nello smantellamento di un servizio pubblico. Taxi e Ncc svolgono due lavori diversi ed è da questa distinzione che deve partire ogni riforma», dice Lorenzo Bittarelli, presidente di ItTaxi, criticando le proposte ferme in Parlamento avanzate da Fi e M5s. La polemica nata negli ultimi giorni riguarda la riforma proposta dal partito guidato da Antonio Tajani e subito stoppata dal ministro dei Trasporti Matteo Salvini. L'idea degli azzurri è quella di togliere alcuni vincoli ai noleggi con conducenti e trasferire le competenze per le nuove licenze Ncc alle Regioni, oggi in capo a Comuni.

Ancora più evidente è lo scarto nel caso delle concessioni balneari. Qui la richiesta europea era chiarissima: assegnare le concessioni tramite gare pubbliche, evitando rinnovi automatici e privilegi consolidati. Per anni, però, il sistema italiano ha continuato a prorogare le concessioni senza competizione. Nonostante il tema sia stato al centro del dibattito, il risultato è stato un susseguirsi di compromessi politici e rinvii, fi-

no alla proroga delle concessioni attuali al 2027. È difficile trovare un esempio più chiaro di una riforma sostanzialmente bloccata: il mercato resta chiuso e il contenzioso con l'Unione europea aperto con il governo che sta ancora trattando con Bruxelles gli indennizzi per chi perde la concessione. Peraltro, la Cassazione ha appena dichiarato inammissibili i ricorsi presentati da 22 società di balneari di Rimini contro la sentenza che aveva bocciato le proroghe automatiche delle concessioni demaniali marittime fino al 2033 e affermato l'obbligo di mettere le spiagge a gara.

Diverso, invece, il percorso nel settore dell'energia. Qui il Pnrr puntava a completare il passaggio al mercato libero e a rafforzare la competizione tra operatori. Il processo è stato più coerente: si è andati verso il superamento dei regimi di tutela e si è ampliato lo spazio per i fornitori nel mercato energetico. Anche in questo caso non sono mancate cautele - soprattutto per tutelare i consumatori più fragili - ma complessivamente la direzione è rimasta quella prevista dal Piano. È il comparto in cui la riforma della concorrenza ha avuto gli effetti più concreti.

Se si guarda nel complesso alle leggi annuali sulla concorrenza, emerge però un problema più generale. Molte norme sono formulate in modo poco incisivo, rinviano a decreti attuativi o lasciano ampia discrezionalità alle amministrazioni. Anche sui servi-



zi pubblici locali, dove l'obiettivo era favorire gare e ridurre gli affidamenti diretti, il risultato è stato un compromesso: le possibilità di gestione *in house* restano ampie. Questo approccio ha reso la riforma meno conflittuale dal punto di vista politico, ma anche meno efficace dal punto di vista economico.

Le controversie non sono mancate. Le categorie interessate — tassisti, bal-

neari, operatori locali — hanno avuto una forte capacità di pressione e il Parlamento ha spesso scelto soluzioni di mediazione.

Inoltre, le leggi sulla concorrenza sono diventate contenitori molto ampi, con misure eterogenee che vanno dai trasporti alla sanità, passando per energia e professioni. Questo ha finito per diluire la portata delle singole riforme e ridurre la loro coeren-

za complessiva.

Il risultato finale è un quadro in chiaroscuro. Da un lato, il Piano ha effettivamente imposto all'Italia di affrontare nodi che per anni erano rimasti irrisolti, introducendo alcune aperture e avviando processi di cambiamento. Dall'altro, proprio nei settori più simbolici — quelli dove le rendite di posizione sono più radicate — le riforme si sono fermate a metà strada. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



S Su La Stampa



Nelle ultime settimane su "La Stampa" la disamina degli effetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) sull'economia italiana

S I punti



Taxi
L'obiettivo era aumentare l'offerta e rendere il settore più dinamico, anche integrando piattaforme digitali

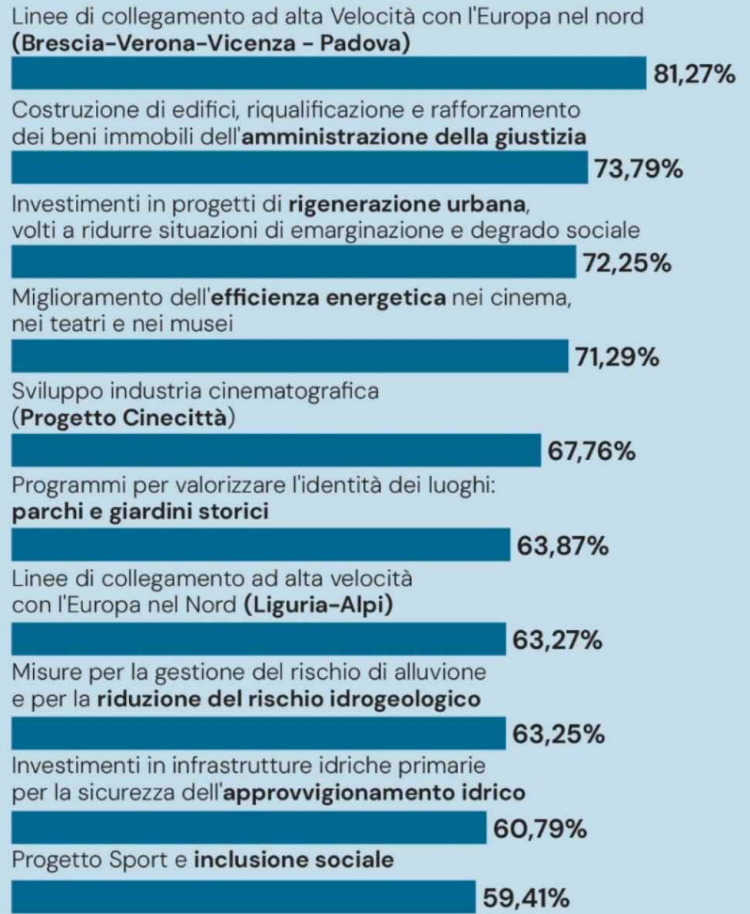


Balneari
La richiesta di Bruxelles era di assegnare le concessioni tramite gare pubbliche evitando rinnovi automatici

I NUMERI CHIAVE DEL PNRR



PRIME 10 MISURE PER AVANZAMENTO FINANZIARIO*



Fonte: OpenPolis, Camera.it; *dati a febbraio 2026

Withub