

TRASPORTI Il piano di fusione tra strade e binari è indicativo di un approccio trasversale (e razionale) tra i partiti: la concorrenza è sempre un problema

Non solo Anas-Ferrovie: il fascino del monopolio

» MARCO PONTI*

Nei trasporti italiani il monopolio, in varie forme, domina sovrano. Le autostrade a pedaggio sono sì "monopoli naturali", ma invece di ridurne il potere, questo è stato massimizzato per via politica: concessioni lunghissime (e recentemente prolungate senza gara dal ministro Graziano Delrio, Pd), massima concentrazione (con un solo operatore che detiene più di metà della rete).

Ferrovie (Fsi) iper-concentrate e iper-dominanti, con oltre il 90 per cento del fatturato, la quasi totalità della rete, e adesso la fusione con Anas, che ne aumenta ancora la capacità di pressione politica ("clout"). Il trasporto pubblico locale (Tpl), monopolio legale perché si è scelto di non liberalizzarlo, che tuttavia sono vent'anni che si promette di affidare le concessioni con gare vere, senza alcun risultato visibile (gare quasi tutte vinte dagli *incumbent*, al limite della beffa). Il settore aereo è stato liberalizzato dall'Europa, con enormi benefici per tutti gli utenti, ma noi abbiamo fatto e continuiamo a fare costosi sforzi per tener in piedi l'ex-monopolista Alitalia, in una sorta di nostalgia perversa.

LA REGOLAZIONE del settore (per definizione pro-concorrenza, come lo è d'altronde l'intero progetto europeo), è stata dotata da subito di poteri molto limitati rispetto a quelli

rimasti nella sfera politica. I motivi addotti formalmente per questo atteggiamento sono moltissimi, in genere del tutto intercambiabili secondo le circostanze. Qui possiamo elencarli solo in forma sintetica: il concetto di "campione nazionale", da difendere in quanto strategico, qualsiasi sia il settore interessato; il concetto di "mancata reciprocità", in quanto qualche altro paese non ci consentirebbe di competere adeguatamente; l'esistenza di economie di scala o di scopo, che giustificerebbero la dominanza; i costi tecnici e la complessità gestionale di operazioni di *unbundling* ("spezzatino" in linguaggio corrente). E ancora, la socialità: affidare servizi pubblici in gara (non solo liberalizzarli) impedirebbe di conseguire obiettivi sociali, spesso non meglio definiti, e spesso riferiti ai dipendenti, non agli utenti. Ultimo arrivato tra questi punti, e simile ai precedenti, la necessità di tutelare l'ambiente, anche in questo caso in termini molto generici.

Tutti questi motivi sono confutabili, e molti indifendibili. E ci sono anche dichiarazioni esplicite dell'attuale ministro dei Trasporti, Delrio, di ostilità verso il concetto stesso di concorrenza, e di un ministro precedente, Altero Matteoli, contro la necessità di una autorità indipendente di regolazione del settore.

Veniamo ora ai motivi reali, non formali, che rendono perfettamente razionale questo atteggiamento politico favorevole ad assetti monopolisti-

ci di vario tipo, il che, data la situazione sopra illustrata, potremmo far coincidere con il mantenimento dello "status quo".

Il primo, dominante, è riconducibile allo "scambio politico" diretto: i beneficiari della concorrenza sono diffusi (utenti e/o contribuenti), non ne godranno nell'immediato, e soprattutto sarà per loro difficilissimo confrontare scenari competitivi con scenari monopolistici, dati i tempi ed i contesti diversi in cui li potranno verificare.

I SOGGETTI DANNEGGIATI (dipendenti e fornitori attuali di imprese monopolistiche), al contrario percepiscono immediatamente l'impatto di politiche di liberalizzazione, sono molto vocali, e votano in conseguenza in favore di chi li protegge. Anche i meccanismi di assunzione dei dipendenti e la scelta dei fornitori risultano politicamente pilotabili in contesti monopolistici, ma non in quelli concorrenziali, per i quali l'efficienza è condizione irrinunciabile.

Poi per imprese monopolistiche private (es. autostrade), che generino alti profitti, vi è la "spartizione delle rendite" (a danno degli utenti inconsapevoli e "diffusi"). Questo avviene per via fiscale, dati gli elevati tassi di prelievo sui profitti. Tornando ai fornitori (si pensi ai 5 miliardi di euro all'anno circa di acquisti delle ferrovie), è ovvio che è preferibile per un privato negoziare con un monopolista, per di più sussidiato, che con un soggetto pressato dalla concorrenza, e per il quale la qualità e

i prezzi delle forniture sono fattori essenziali di sopravvivenza.

Infine, vi sono per il management di imprese pubbliche prassi diffuse di nomine politiche dirette, che garantiscono poi un sistema di "scambi di favori" con chi li ha nominati, spesso non di persé illegali, ma non possiamo dimenticare l'alto livello di corruzione italiano. E queste ultime considerazioni sono invece, per loro natura, facilmente spiegabili anche solo con l'obiettivo del tutto legittimo del consenso politico a breve termine (noto come *hidden agenda*).

QUINDI SIAMO DI FRONTE a un comportamento razionale, e infatti "bipartisan" nonostante frequenti dichiarazioni del contrario. Anzi, dato il peso politico attuale del Movimento 5 Stelle, potremmo addirittura definirlo "tripartisan": il M5S manifesta, è vero, un atteggiamento fortemente critico verso il regime attuale delle concessioni autostradali, ma il fatto che non ne siano bersagli gli altri monopoli, legittima il sospetto che sia più motivato dall'essere quel settore dominato da un'impresa privata, al contrario degli altri, che non da un atteggiamento antimopolistico.

Lamenti e prediche delle anime belle servono a poco (sono sincere forse quelle degli studiosi, certo non quelle, comunque più rare, dei politici), se prima non è entrata nella cultura di tutti un modo più realistico e disincantato di fare analisi del settore. Solo se la diagnosi è corretta infatti ci possono essere speranze che la cura possa essere efficace.

* Bridges Research