

Sui treni concorrenza frenata

A Parigi monopolio SnCF su tratte regionali e nazionali: riassetto solo dal 2017

di Marco Moussanet

Dopo aver collezionato le procedure d'infrazione per i ritardi nell'adeguarsi alle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato, in particolare nel settore dell'elettricità, la Francia passa ormai per essere uno dei buoni allievi dell'Unione. E se questo è sicuramente vero dal punto di vista legislativo e normativo, la situazione reale è più articolata. E meno positiva. Nei fatti, Parigi continua a fare il possibile per difendere i propri campioni nazionali, dal colosso dell'energia Edf alla compagnia ferroviaria SnCF. Cioè i simboli del successo francese nella tecnologia (nucleare e Tgv) e nella qualità dei servizi.

Edf, un monopolio duro a morire

La battaglia tra Bruxelles e Parigi sull'apertura del mercato dell'elettricità, spesso anche aspra, è durata molti anni e si è sostanzialmente conclusa, almeno per ora, a fine gennaio. A tre mesi dall'elezione presidenziale. Quando la Commissione ha deciso di chiudere le sue procedure d'infrazione a fronte della legge che prevede l'obbligo per Edf di vendere ai concorrenti fino al 25% dell'energia prodotta dalle sue centrali nucleari. Il problema è che il prezzo fissato dal Governo - 42 euro al Mgw - è quello richiesto proprio da Edf. Ed è superiore sia alla forbice indicata dalla Commissione di regolazione del settore, compresa tra i 36 e i 39 euro, sia all'indicazione della Corte dei conti (39 euro). Parigi ha giustificato questa decisione con gli extra costi che Edf (controllata dallo Stato all'85%) dovrà sostenere, dopo il disastro di Fukushima, per migliorare i sistemi di sicurezza degli impianti (circa 10 miliardi).

Il risultato è che a otto anni dalla liberalizzazione per i clienti business (2004) e a cinque da quella per i privati (2007), Edf detiene ancora circa il 90% del mercato. Ai concorrenti restano le briciole. In attesa e nella speranza che i prezzi dell'elettricità ceduta da Edf (che saranno rivisti nel 2013) diventino più convenienti. E in vista del 2015, quando gran parte delle tariffe regolamentate dovrebbe sparire (tranne quelle per le categorie protette). Sempre che decidano di resistere, visto che i margini sono ridottissimi, quando non addirittura negativi.

Alcuni dei concorrenti (Enel, Eon, Alpiq e Vattenfall), riuniti nell'associazione Afieg, insistono soprattutto sulla necessità che venga realmente aperto il settore della

produzione, con la possibilità di avere delle partecipazioni nel nucleare e di poter acquisire centrali idroelettriche (e relativi invasi). Questo è infatti un altro aspetto su cui Bruxelles cerca di esercitare una pressione, affinché si vada verso un rinnovo delle concessioni. Anche se in questo campo sono molto forti le resistenze degli enti locali, che privilegiano Edf per ragioni storiche di fiducia e perché temono ripercussioni di carattere occupazionale.

Una spinta verrà probabilmente dalla fusione tra Poweo e Direct Energie, con la nascita di un operatore alternativo che può contare su un milione di clienti. Tutti temi che verranno comunque affrontati nell'attesa conferenza sull'energia, annunciata dal Governo per l'autunno. In cui si parlerà anche di rinnovabili. Un settore del tutto aperto, ma dove ancora una volta il peso di Edf si fa ovviamente sentire.

Su rotaia concorrenza rinviata al 2017

Anche sul trasporto ferroviario, sulla carta va tutto bene. Ma solo sulla carta. La Francia, pur arrivando con molti anni di ritardo su altri Paesi che hanno anticipato l'apertura del mercato, ha sostanzialmente rispettato le scadenze sulla liberalizzazione del traffico merci (nel 2007) e delle linee internazionali (nel 2010). Ha separato, fin dal 1997, le attività di gestione della rete (Rff) e di commercializzazione (SnCF). Ha creato, sempre nel 2010, un'autorità indipendente (Araf) di controllo. Ma per vari problemi legati in parte alle modalità di gestione delle linee e in parte alla forte conflittualità sindacale, il trasporto merci (con una ventina di operatori privati) non è mai davvero decollato e anzi la sua quota sul traffico totale si è ridotta.

Quanto al trasporto viaggiatori, se si escludono le società miste dell'Eurostar, c'è di fatto un solo concorrente, la joint venture Veolia-Trenitalia che gestisce il Thello tra Parigi e Venezia. La lista delle rimostranze è lunga: difficoltà nell'ottenere le omologazioni, ostacoli procedurali, resistenze nell'accesso ai servizi delle stazioni, dove resiste il monopolio SnCF. In un settore dove il potere sindacale, in particolare della Cgt, è fortissimo. Ed è finalizzato a conservare lo status quo.

Solo ora si sta finalmente ipotizzando una sperimentazione di apertura alla concorrenza, nel 2014, delle linee regionali per poi passare, si spera, alle tratte nazionali (ma non prima del 2017). A dire il vero lo ha ipotizzato l'ex Governo. Bisognerà vedere come si muoverà l'attuale, probabilmente più sensibile alle posizioni di un sindacato

LO SBARRAMENTO

Unica linea concessa a operatori stranieri è la Parigi-Venezia con il Thello di Veolia-Trenitalia. Difficoltà su omologazioni e accesso ai servizi nelle stazioni

fieramente opposto alla liberalizzazione.

Servizi, frontiera già aperta

L'applicazione della direttiva Bolkestein, di fine 2006, dovrebbe avere un impatto importante sulla crescita. Si stima che l'entrata in vigore delle tante norme sulla liberalizzazione dei servizi dovrebbe tradursi, per la Francia, in un aumento del Pil dell'1,06%, con la prospettiva di arrivare fino a un incremento dell'1,54 per cento. E in questo campo Parigi ha effettivamente fatto tutto quello che doveva fare, con 13 leggi e 70 regolamenti applicativi in due anni, finalizzati alla semplificazione amministrativa e all'apertura alla concorrenza di molti settori. Tanto che la Commissione Ue, nel suo ultimo rapporto, ha avuto da ridire solo sui veterinari, professione non ancora sufficientemente liberalizzata.

La decisione più emblematica è certo stata quella di abolire gli "avoués", che avevano il monopolio delle questioni di procedura davanti alle Corti d'appello e ai quali gli avvocati erano obbligati a rivolgersi. Una specificità francese e un'operazione complessa e costosa: gli "avoués" erano 400, con oltre 2mila addetti, e lo Stato ha dovuto sborsare circa 700 milioni per pagare la cessazione della rendita.

Ma ci sono state molte altre decisioni destinate ad avere importanti effetti benefici: l'aumento della quota di capitale che può essere detenuta da terzi estranei nelle società create da liberi professionisti (dal 25 al 49%); l'abolizione di tre quarti delle autorizzazioni necessarie per esercitare attività turistiche; l'ampliamento delle licenze per le agenzie di turismo; l'innalzamento da 300 a mille metri quadrati della superficie delle attività commerciali per le quali è prevista una particolare semplificazione autorizzativa; l'esclusione dalle commissioni incaricate di concedere le licenze di rappresentanti dell'imprenditoria locale che potrebbero avere interessi in gioco. Non si è invece mai posto il problema delle parcelle, che in Francia sono libere dalla metà degli anni 80 (tranne che per gli agenti artistici e sportivi).

Il bilancio finale? Un quadro generale che tutto sommato merita la sufficienza ma in cui restano alcuni capitoli ancora aperti (a partire da quello dei tassisti, la cui posizione è stata appena intaccata) e che richiede di andare più avanti nel tradurre le norme in realtà quotidiana. Facendo i conti con le tante rigidità di una società profondamente conservatrice e le pressioni di un sindacato che nei giorni scorsi ha bloccato le aperture serali delle Galeries Lafayette durante i primi saldi.