

Trasporti, l'authority ha le armi spuntate: i monopoli ringraziano

» DI MARCO PONTI

Regolare" è una cosa che lo Stato deve fare nei casi in cui non si possa (o non si voglia) affidare alla concorrenza l'efficienza di qualche attività produttiva o di servizio, per difendere gli utenti e i contribuenti da rendite monopolistiche (nel caso di privati), o inefficienze (nel caso di imprese pubbliche). È poi necessario che questa regolazione sia fatta da autorità indipendenti, perché i politici eletti tendono ad avere la "manica larga" con le imprese dalle quali possono ricevere voti o altri favori. Per i trasporti, i settori da regolare sono essenzialmente le infrastrutture (che non si possono mettere in concorrenza) e i servizi pubblici (che non si vogliono mettere in concorrenza). Per questo è stata creata tre anni fa l'Autorità relativa (Art), che ha presentato la sua terza relazione annuale martedì 14 a Montecitorio. Poche novità, e non quelle essenziali, perché all'Art sono stati assegnati dalla politica poteri e fondi limitati.

SON STATE RIDOTTE le tariffe per l'uso delle infrastrutture dell'Alta velocità ferroviaria, che pure essendo state pagate tutte dallo Stato, le ferrovie facevano pagare troppo care agli utenti (anche ai loro treni, e questa è una "partita di giro", ma soprattutto ai loro concorrenti di Ntv-Italo). Sono stati meglio tutelati gli utenti del trasporto. Sono stati rivisti dettagli per la tutela della concorrenza nelle stazioni ferroviarie, e aggiornati alcuni diritti aeroportuali. Sono state definite per i trasporti locali le regole per i bandi di gara, ma non si è potuto eliminare il problema maggiore, cioè il vistoso conflitto di interessi tra proprietà delle imprese,

spesso degli enti locali, e chi bandisce le gare, spesso gli enti locali stessi: come può essere davvero aperta una gara in cui concorrente e giudice coincidono? Anche la dimensione dei lotti di gara non sembra abbastanza definita: le regioni continuano a fare lotti unici, che se anche in qualche caso possono essere vinti da imprese "terze" (Toscana), determinano situazioni pericolose: il vincitore finisce per avere troppo potere rispetto al soggetto pubblico che appalta, e diventa difficilissimo cacciarlo se poi si comporta male. Ma le amministrazioni regionali in questo modo vivono più tranquille, non irritano i sindacati, e lasciano i problemi al futuro (qualcuno ci penserà).

La relazione non prende posizione sullo slogan, tutto politico, della necessità della "cura del ferro". Ora vi sono forti dubbi sull'efficienza di questa cura (il ferro costa molto allo Stato in sussidi, mentre la gomma rende molto in tasse). Avendo l'Art l'obiettivo di valutare l'efficienza del settore di cui si occupa, forse sarebbe stato meglio sottolineare che prima di promulgare slogan ideologici, se ne misurassero gli effetti, proprio dal punto di vista ambientale (secondo alcuni studiosi sono molto modesti per ogni euro pubblico speso). Questo punto è adombrato, ma tra le righe, là dove viene ribadita l'assoluta necessità di fare analisi costi-benefici per gli investimenti. La cosa più interessante della relazione di Art è una analisi sulle "dimensioni efficienti" dei concessionari autostradali, che risultano piuttosto piccole: tra i 180 ed i 315 km, al di sopra dei quali le economie di scala diventano irrilevanti. Ora, si dà il caso che proprio il settore della regolazione autostradale (uno dove le rendite monopolistiche appaiono elevatissime) sia stato di fatto sottratto alle competenze di

Art: potrà occuparsi solo delle concessioni nuove, non di quelle esistenti, che hanno scadenze molto lontane, e stanno agendo con successo per farsele prolungare ulteriormente senza gare, pur essendo la rete autostradale stra-ammortizzata (la rete esistente dovrebbe essere praticamente gratuita).

IL PRINCIPIO DI MISURARE le dimensioni efficienti delle infrastrutture però è in sé di straordinaria rilevanza, e Art conta di estenderlo anche alle altre infrastrutture di trasporto. Sarebbe interessante in proposito anche una verifica dell'ipotesi di fusione tra Anas e rete ferroviaria, che sembra fatta solo per creare un "elefante" tutto pubblico, contro ogni logica economica e tecnica riconoscibile. E qui si arriva alla maggiore lacuna dei poteri di Art: quella sulle strutture proprietarie anticoncorrenziali. La tradizione mondiale della regolazione vede fin dalle origini lo strumento fondamentale della sua azione nello "spacchettamento" (*unbundling*) di imprese troppo grosse, cioè con troppo potere sul mercato (a meno che il contenuto tecnologico e il potenziale di innovazione di tali imprese sia tale da compensare gli effetti negativi del monopolio). Ad Art non è dato potere di intervenire sulla dimensione delle imprese, né quelle che gestiscono infrastrutture, né quelle che erogano servizi pubblici. E la tendenza opposta, a fare fusioni anticoncorrenziali, è fortissima (autostrade, aeroporti, aziende di trasporto pubblico assorbite dalle ferrovie, ecc.) e anche promossa dalla politica: rischiamo di avere colossi privi di reali vantaggi economici o tecnologici da trasferire agli utenti, ma solo dotati di enormi poteri per condizionare a loro favore le scelte politiche. Ma sempre per il bene della Patria.