

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - «Ntv contro il Frecciarossa è un nano che sfida un gigante, va ceduta la rete» Ponti: «Così si frena la concorrenza»

Ponti insegna Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano. Che cosa pensa, professore, della concentrazione Trenord e di quella possibile con Atm? «Le economie di scala potrebbero giustificarle. Ma ci saranno? Posto che andrebbero provate da prima, trattandosi di servizi, è certo invece che si alzerebbe la barriera all'ingresso di nuovi concorrenti. Chi gareggerebbe contro un'impresa posseduta da soggetti pubblici che, per ragioni di voto di scambio, la preferirebbero?». L'Autorità dei Trasporti dovrebbe garantire gare serie. «Certo. È da sperarlo». Ma Ntv non sta sfidando il Frecciarossa delle Fs? «Ntv è un nano che sfida un gigante: finché non saranno separate rete e servizi, dovrà pagare un pedaggio a un suo concorrente, che è anche in grado di fare rilevanti sussidi incrociati, cioè di abbassare le tariffe dove è in concorrenza, approfittando delle attività dove è ancora in monopolio. Tocca allo Stato non consentirlo». Ci sarà un'Autorità. «Noto che l'Autorità è stata rimandata. Le resistenze dei monopolisti saranno comunque fortissime». Treni, metro, tram e bus vanno coordinati o devono restare servizi separati nelle aree metropolitane? «Possono e devono essere coordinati, e la tecnologia lo rende semplice. Se debbano poi far capo a un'unica impresa, lo farei decidere al mercato: se si mettono in gara separati, e vince un offerente unico, vuol dire che le economie di scala sono rilevanti. Ma rimarrebbe il grave inconveniente di un concessionario molto potente, in grado di condizionare il decisore pubblico». L'integrazione con Sncf ha permesso ad Alstom di crescere. Idem Siemens con Deutsche Bahn. Grandi clienti, grandi commesse, grande industria ferroviaria. «Certo, così si raggiungono masse critiche senza rischiare la competizione. Ma si aggirano anche le norme europee contro i sussidi anticompetitivi. E non vedo grandi successi internazionali per i gruppi industriali nominati. Non sono come l'Airbus». Beh, con la canadese Bombardier, sono i più forti costruttori di treni al mondo. L'inglese Gec Alsthom invece è sparita. «La domanda di servizi di trasporto ferroviari è strutturalmente molto debole, per cui anche la produzione di materiale rotabile dipende dall'intervento pubblico. Se un Paese fa scelte industriali diverse, il settore tende a scomparire. Ma non si tratta di un fenomeno di mercato, è tutto interno a decisioni pubbliche sulle priorità industriali da privilegiare. Ogni soldo pubblico dedicato alle ferrovie non sarà disponibile per altri servizi sociali». Nel Regno Unito gli abbonamenti dei pendolari costano 10 volte più che in Italia. In Germania Deutsche Bahn, più sussidiata di Fs, compra aziende e si aggiudica tratte importanti, conservando presa sul traffico. «I livelli tariffari sono una scelta politica: gli abbonamenti ferroviari italiani, senza sussidi, non sarebbero molto diversi da quelli inglesi o americani. Circa il ruolo dei campioni nazionali ferroviari (Fs, Db, Sncf), rappresentano un gioco vicino alla somma zero, costano alle casse pubbliche fiumi di denaro e non operano in un settore particolarmente avanzato. Sceglirei campioni con più contenuto tecnologico, a parità di costo pubblico». Prevede gare affollate per il trasporto regionale? «Se i bandi di gara non sono truccati, tutto fa pensare che si presenteranno in molti, e agguerriti: alla gara piemontese, che aveva un bando davvero competitivo, si erano presentati in sei (poi la giunta di centrodestra ha bloccato la gara), e così è successo in Germania, con riduzioni di costo del 20% e oltre». Se le Regioni offrirono condizioni non sostenibili e nessuno si presentasse, Trenitalia avrebbe il diritto di non partecipare? «Perché non dovrebbe averlo?».