

Binario, triste e solitario

Le conseguenze della scarsa concorrenza nel settore dei trasporti

di Oscar Giannino

Per il sostenitore del libero mercato come chi qui scrive, il sistema del trasporto italiano ancora una volta ha registrato nel 2005 un anno di delusioni, rinvii e mancate scelte. È una delusione che pesa nel settore del trasporto su ferro, su gomma, per mare e per aria. Nei sottosistemi come il trasporto locale e il segmento portuale. Ed è un costo aggiuntivo che continua a gravare su tutte le imprese italiane, non solo un vincolo di inefficienza comparata per le imprese del settore italiane. A dire il vero per una volta Roma non è neppure in ritardo aggiuntivo rispetto a Bruxelles: anzi, da quest'ultima vengono delusioni ancor più serie, perché faranno mancare ancora a lungo un quadro di maggior efficienza nei Paesi dell'Unione, tale da "obbligare" per molti versi il nostro ad adeguarsi per evitare ulteriori penalizzazioni, come spesso ha funzionato in altri campi della vita italiana il vincolo esterno e il sistema dei benchmarks comunitari.

I risultati, purtroppo, si toccano con mano. I dati relativi al primo semestre 2005 del traffico merci complessivo registravano un rallentamento che non trova spiegazione solo nell'andamento asfittico dell'economia nazionale. Tranne che per una crescita tendenziale di 5

punti del traffico merci aereo, trainata soprattutto da Malpensa, nelle ferrovie la flessione media era addirittura del 14% delle tonnellate trasportate, di oltre il 17% nel traffico internazionale, di oltre il 20% nel combinato. Che si tratti di una conseguenza diretta della liberalizzazione ritardata, lo prova incontestabilmente il fatto che Trenitalia perdeva il 13% in termini di treni-km, mentre gli operatori concorrenti crescevano: naturalmente però l'incidenza del secondo fattore non è in grado di invertire ancora in alcun modo la tendenza, stante il ruolo ancora prevalente esercito da Trenitalia, con l'eccezione che inizia ad estendersi nel traffico internazionale. In tale settore, il prezzo che si paga alla persistente "socialità" di Trenitalia è largamente sottovalutato. Mentre l'azienda resta ferma nel richiedere aumenti tariffari fermi invero dal 2001, la politica di liberalizzazione non ha visto sviluppi sotto il governo di centro-destra, dopo il braccio di ferro per lo scorporo poi evitato tra Rfi e Fs. Il bilancio dell'aggregato societario che non è tornato in rosso sotto Elio Catania, perché in realtà lo è sempre rimasto anche con la precedente gestione di Giancarlo Cimoli, abile ma non troppo veritiero nel presentare la ferrovia italiana come la più sicura in Europa, risanata nei conti e in pieno sviluppo

di investimenti. Mentre al contrario si è trovata alle prese nel 2005 con crescenti problemi proprio di incidenti e sicurezza, investimenti cresciuti assai meno del previsto, entrate mancanti e un piano industriale di fatto congelato, con il più delle risorse e degli sforzi concentrati nella soluzione dei problemi finanziari – e non solo! vedi la Val di Susa - delle diverse tratte ancora scoperte e in ritardo pluriennale della TAV. Se si pensa che Cimoli annunciava oltre 12 miliardi di euro per investimenti nel 2005, e che a conti fatti saranno poco più di 10, si ha una buona idea delle distanze tra propositi e realtà. Mentre l'apertura a gare internazionali per strumenti come il nuovo Sistema Controllo Marcia Treno continua a mancare, e il mercato resta dunque chiuso a nuovi soggetti con l'immane riproporsi di polemiche sempre eguali, a ogni incidente.

È vero, nel 2005 Trenitalia ha compiuto un passo avanti nell'offerta di servizi internazionali merci, passando dal 15 al 51% in Tx Logistik, operatore che gestisce un network attivo sul mercato tedesco, svizzero, austriaco e che si affaccia su quello svedese. Ma capacità e prestazioni restano lontane da quelle dei maggiori operatori già protagonisti delle realtà più aperte alla concorrenza, che si situano per altro tutte nell'asse Nord-Sud europeo che interessa la direttrice proveniente dai nostri scali mediterranei, dalla Danimarca scendendo ai nostri confini. Eppure il ministro delle Infrastrutture Lunardi ha impiegato esattamente tre anni, per riuscire a dare attuazione al provvedimento in materia di incentivi al trasporto combinato strada-ferro, previsto dalla legge 166 del luglio 2002. Mentre le polemiche sull'eccesso di trasporto stradale restano all'ordine del giorno, 40

mesi sono passati per un passo avanti che renda economicamente più compatibili le tariffe del trasporto su ferro intermodale per quelle imprese che caricheranno la propria merce sul treno, invece che trasferirla per strada. Il ritardo spiega perché nel nostro Paese non si persegua la linea del divieto assoluto di aumento dei volumi su strada, scelto per esempio dall'Austria: da noi, porterebbe al blocco totale della crescita del traffico, viste le modalità e le condizioni strutturali offerte da Trenitalia.

Né le cose vanno particolarmente meglio per lo scioglimento dei nodi transfrontalieri, che da solo, per gli ingorghi da strozzature e ritardi sulla rete, pesa secondo la Commissione europea per un punto del Pil dell'Unione. La liberalizzazione completa del settore, decisa nel 2003 e annunciata per il 2007, resterà probabilmente una data sulla carta. Basti pensare che ci sono voluti due anni interi, perché l'accordo annunciato nel 2003 tra le parti sociali del trasporto in materia di interoperabilità del materiale rotabile e della certificazione delle qualifiche del personale passasse nell'estate 2005 dalla fase del mero annuncio a quella dell'approvazione da parte dei ministri del Lavoro dell'Unione.

Quanto poi al progetto di direttiva europea per la liberalizzazione dei servizi portuali, si sono raggiunti nel 2005 accenti da pochade. Sono ben cinque anni che la tragicommedia procede, da quando la commissaria Loyola de Palacio la indicò come uno dei più importanti strumenti per la liberalizzazione complessiva del trasporto, per rimuovere privilegi storici e generare condizioni di reale armonizzazione in un settore caratterizzato dalla maggior disparità in materia di aiuti di Stato, nonché a tutelare

attività e professioni tradizionalmente chiuse al libero mercato. Dopo lo scontro frontale avvenuto nel 2002 tra esigenze delle portualità mediterranea e nordeuropea, in materia proprio di aiuti di Stato volti a potenziare le nuove infrastrutture a noi più necessarie, e dopo il successivo fuoco di sbarramento da parte del sindacato europeo dei trasporti sulle norme di self handling, l'Europarlamento bocciò la direttiva due anni fa. E di fronte al tentativo del subentrato commissario Jacques Barrot di ripristinare norme meno annacquate, nel 2005 abbiamo avuto addirittura il primo sciopero europeo proprio nel settore portuale. Dopodiché il Parlamento europeo ha ribocciato il testo emendato, e il segnapunti è tornato a zero. Ad avvantaggiarsi della sua mancata approvazione, sono i grandi porti del Nordeuropea, Amburgo e Anversa, e su questa materia la voce del governo italiano è stata troppo flebile. Anche se la crescita del traffico dall'Asia ha ritmi tali da poter consentire a tutti di beneficiarne per anni, è chiaro che i porti italiani avrebbero il maggior vantaggio comparato, dall'abbassamento di tariffe e prezzi a seguito della liberalizzazione sia dei servizi come il pilotaggio, sia della lavorazione delle merci nello scaricamento. Per chi nel nostro Paese sostiene spesso e volentieri che l'Europa è il modello da seguire, la direttiva per la liberalizzazione portuale rappresenta una smentita radicale, ancor più vergognosa del sostanziale annullamento conosciuto dalla direttiva generale di liberalizzazione dei servizi transfrontalieri nota come direttiva Bolkenstein. Le procedure per l'assegnazione di concessioni e autorizzazioni a operare in porto non riguardavano più negli ultimi testi quelle già vigenti, destinate dunque a restare valide. E se un operatore a seguito di una nuova gara avesse dovuto

abbandonare l'area o il servizio in cui prima prestava servizio, il regime degli indennizzi non prevedeva più solo coefficienti che tenessero in conto gli investimenti effettuati, ma financo l'avviamento d'impresa: in altre parole, una pedissequa copiatura delle condizioni imposte dai terminalisti nordeuropei attuali. Il self handling armatoriale scompariva. E ogni decisione in materia di iniziale armonizzazione sugli aiuti di Stato veniva demandata allo studio di un'apposita commissione. Una vera vergogna.

Per fare un terzo esempio e tornando a ritardi esclusivamente italiani, valga infine il caso dell'ennesimo rinvio a fine 2006 della scadenza inizialmente prevista al 31 dicembre 2005, per l'avvio delle gare nei trasporti pubblici locali. Tenuto conto che la legge 422 del 1997 ne fissava la prima scadenza al primo gennaio 2003, e che da allora la data fatale slitta inesorabilmente di anno in anno, si può apprezzare la reale volontà di liberalizzazioni del centrodestra ricordando che nella finanziaria 2006 lo slittamento è previsto come estensibile fino a fine 2009, alla condizione della cessione poco più che minima di una parte del capitale sociale delle attuali concessionarie pubbliche. Basterà così dismettere il 20% delle quote delle aziende pubbliche locali di trasporto, oppure aprire a concorrenti non partecipati da Regioni o Enti Locali una eguale quota del totale dei servizi gestiti, oppure ancora che sia stata intanto avviata una fusione di almeno due concessionarie pubbliche locali attuali, ed ecco che le gare per l'aperta concorrenza non avverranno che – nel migliore dei casi – al 2010. Ma, visto il successo delle resistenze opposte alle gare dall'Associazione delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale, e considerata l'eguale

preferenza per il controllo pubblico manifestata da amministrazioni tanto di centrosinistra che di centrodestra, chi può davvero credere, che quella lontanissima scadenza verrà mai rispettata? L'Antitrust ha meritoriamente avviato nello scorso novembre una serie di indagini – a cominciare da Roma – contro l'ulteriore procedura esperita dalle aziende pubbliche monopoliste per consorzarsi in soggetti temporanei d'impresa, e aggiudicarsi anche il 20% di servizi che in pratica conviene aprire alla concorrenza, per beneficiare della nuova proroga quinquennale anti liberalizzazione totale. Ma è per questo delitto contro il mercato, che si spiega come il numero dei passeggeri trasportati localmente cresca continuamente in Italia - 4,87 miliardi di passeggeri nel 2005, contro i 4,3 del 1998 - ma il gradimento degli utenti al servizio scenda verticalmente in ogni sondaggio, anno dopo anno. In tutte le competizioni formalmente aperte al mercato – se ne sono tenute in Emilia Romagna, Toscana, Lombardia, Liguria, Puglia – il risultato è stato indefettibile: hanno vinto sempre i vecchi gestori. E ciascuno di essi è stato ben attento – attraverso un'occhiuta ed evidentemente condivisa politica di cartello – a non candidarsi in casa d'altri, per vedersi naturalmente restituito il favore.

Naturalmente, il sincero liberista resta convinto che il buon vecchio Adam Smith alla fine vincerà. Ma tra il presto o il tardi, nel settore del trasporto italiano sarà la seconda opzione a vincere. Purtroppo per noi tutti, per l'economia del Paese e del settore.

Oscar Giannino è attualmente vicedirettore di Finanza & Mercati. È stato a lungo responsabile di economia e finanza per Il Foglio, dopo essere stato vicedirettore del settimanale Liberal. Di Oscar Giannino ha pubblicato [La questione fiscale](#) (Occasional Paper n.13)