



# Concorrenza e Regolazione dei Trasporti in Italia

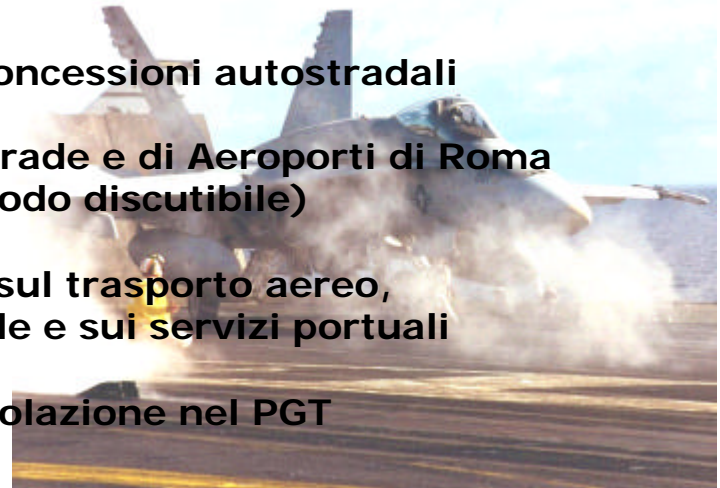
Marco Ponti – Politecnico di Milano

Andrea Boitani – Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano



## ***Una buona partenza...***

- **Riforma del TPL e trasferimento dei fondi alle regioni**
- **Separazione societaria tra RFI e Trenitalia**
- **Trasporto merci per ferrovia liberalizzato**
- **Costituzione del NARS e price–cap per Trenitalia e autostrade**
- **Legge sulle gare per le concessioni autostradali**
- **Privatizzazione di Autostrade e di Aeroporti di Roma (sebbene realizzate in modo discutibile)**
- **Azione europea efficace sul trasporto aereo, sull’handling aeroportuale e sui servizi portuali**
- **I ipotesi di Autorità di regolazione nel PGT**





## ***... rapidamente abortita***

- **Per il TPL riforma scarsamente attuata dalle regioni e rimangiata dal governo**
- **Sussidi incrociati sistematici per le merci ferroviarie; sospetto di sussidi incrociati per il TPL ferroviario**
- **Blocco delle tariffe FS (per ragioni anti-inflazionistiche) e autostradali (queste per breve tempo ...)**
- **Price – cap per aeroporti e autostrade inefficaci, per le pressioni degli incumbents**

***... ed ancora ...***





## Concorrenza e regolazione dei trasporti in Italia

Marco Ponti – Andrea Boitani



- **Gare per le concessioni aeroportuali mai fatte**
- **Gare per autostrade disattese nella sostanza (o non fatte)**
- **Protezione ad oltranza della compagnia aerea di bandiera**
- **Nessun progresso nella liberalizzazione dei passeggeri di lunga distanza ferroviari (sospetto di sussidi incrociati)**
- **Liberalizzazione dei taxi mai tentata; tentativi di aumentare il numero delle licenze quasi del tutto falliti a Roma e Milano**
- **Azione europea in stallo su TPL, slots, concessioni delle infrastrutture, passeggeri ferroviari**
- **NARS indebolito, Autorità indipendente archiviata**



## ***Assenza o scarsa credibilità della regolazione***

**Occorre modificare la cultura politica: se si vuole regolare, i contratti devono essere credibili dalle parti, non si può cambiare idea (altrimenti si torna alla discrezionalità, e all'irresponsabilità dei regolati pubblici, o a "rapporti impropri" politica – affari per quelli privati)**

**Ma anche la cultura accademica deve evolvere: si è letto recentemente che occorrerebbe fissare tariffe minime e massime per ogni tipo di compagnia area, e che i problemi di Alitalia discenderebbero da eccessi di liberalizzazione o da interventi dell'Antitrust ...**



## ***Chiusura alla concorrenza o assicurazione contro la disoccupazione?***

**E' illusorio credere che la fine del monopolio non riduca temporaneamente l'occupazione o le retribuzioni (finché non si hanno gli effetti benefici della crescita dei settori liberalizzati), per cui è indispensabile mettere a punto tutele (temporanee) adeguate per i lavoratori colpiti.**

**D'altronde tutele eccezionali si sono già avute nel settore, pur senza alcuna liberalizzazione (prepensionamenti in FS).**

**Tecnologie "capital intensive" sono state sistematicamente bloccate da questa situazione.**



## ***Le deboli ragioni dei monopolisti***

### ***"Campioni nazionali" e accumulazione tecnologica***

**Nel settore dei servizi non vi è accumulazione tecnologica da tutelare, e comunque i monopolisti sono scarsamente incentivati ad innovare.**

**Nei trasporti, le maggiori innovazioni sono avvenute in settori liberalizzati (containerizzazione, "just in time", "low cost"), mentre i campioni nazionali protetti hanno avuto risultati positivi (e non sempre) solo nella produzione di beni (Airbus, forse, ma Alstom e il Concorde meno).**

### ***Monopolio e socialità***

**In realtà la concorrenza abbassando i costi "libera" risorse pubbliche per aumentare i servizi, o abbassare le tariffe, o proteggere l'ambiente.**

***... ed ancora ...***



Concorrenza e regolazione dei trasporti in Italia

Marco Ponti – Andrea Boitani



### ***Monopolio e sicurezza***

**Due soli esempi: le compagnie low – cost in Europa hanno flotte molto più nuove di quelle di bandiera, e non risparmiano sulla manutenzione perché, operando nel mercato, perderebbero l'immagine in caso di incidenti.**

**Le ferrovie inglesi liberalizzate, nel “periodo nero” degli incidenti, hanno avuto meno morti di quelle tedesche, e l'ingente traffico passeggeri che hanno sottratto alla strada ha risparmiato molte altre vite.**

***Reciprocità e “dilemma del prigioniero” (se liberalizzo per primo sarò invaso ...)***

**E' un pretesto per conservare immutata la situazione, altrimenti vi sarebbero forti pressioni sulla Commissione Europea per omogeneizzare il contesto competitivo.**

**Invece quelli che adottano questo argomento sono i primi (e l'Italia è tra questi) a premere in favore della conservazione.**



## ***Cattura, vincolo di bilancio soffice e scambio politico – sindacale***

**Questi sono, in letteratura e nella prassi, i meccanismi che spiegano più efficacemente lo scenario sopra delineato:**

**Essi portano al prevalere di ottiche politiche di breve termine (cioè la difesa degli interessi di “stakeholders” vocali e in grado di restituire “favori”), rispetto alla difesa degli interessi diffusi della collettività (cioè di “stakeholders” non organizzati e non vocali, come gli utenti ed i contribuenti, soprattutto se attivi in turni elettorali futuri).**



## ***L'ambiguo ruolo delle privatizzazioni***

**Le privatizzazioni delle “utilities” dovrebbero avere come scopo la separazione di obiettivi di efficienza, propri dell’impresa orientata al profitto, da quelli sociali, sui quali dovrebbe concentrarsi esclusivamente il ruolo dei decisori politici.**

**Ma le poche privatizzazioni nel settore, Autostrade e Aeroporti di Roma, hanno avuto l’obiettivo improprio di massimizzare i ricavi immediati per l’erario.**

**Questo obiettivo ne ha ovviamente stravolto il senso: tutelare le rendite di monopolio, e non gli utenti, massimizza infatti il valore delle società privatizzate.**



Concorrenza e regolazione dei trasporti in Italia

Marco Ponti – Andrea Boitani



## ***Obiettivi successivi del convegno / 1***

**Occasione annuale di analisi “terza” dell’evoluzione dell’azione pubblica nel settore, e della risposta dei mercati.**

**Pubblicazione annuale di un “libro bianco” concrete proposte di azione politica, verificate sia dalla risposta delle imprese alle azioni di riforma, sia soprattutto dalle condizioni dell’utenza, cioè dal livello dei prezzi e dalla qualità dei servizi erogati, da sempre unica reale verifica dell’efficacia delle politiche intraprese.**



## ***Obiettivi successivi del convegno / 2***

**Azione culturale volta a ridurre le asimmetrie informative che caratterizzano l'azione politica di riforma.**

**Tali asimmetrie, che saranno oggetto di analisi specifiche, sono sia le "rendite informative" tradizionali dei monopolisti nei confronti dei regolatori e dei "nuovi entranti" (sulle caratteristiche della domanda, sulle frontiere di efficienza conseguibili, sulla redditività reale degli investimenti ecc.), che la disinformazione degli utenti e dei cittadini, spesso ottenuta condizionando media compiacenti o disattenti (presentando notizie del tipo: i bilanci delle aziende di trasporto collettivo in attivo, ignorando i sussidi pubblici, la liberalizzazione "selvaggia" del trasporto aereo come causa della crisi della compagnia di bandiera, l'aumento dei pedaggi autostradali come necessità per finanziare investimenti, ecc.). Tra l'altro queste "campagne di disinformazione" hanno in genere pieno successo.**



**Concorrenza e regolazione dei trasporti in Italia**

**Marco Ponti – Andrea Boitani**



***Grazie per l'attenzione***

**Feedbacks are welcome:**

**marco.ponti@polimi.it**

**andrea.boitani@unicatt.it**