

# POPULISMO DELLE TARIFFE ECCO CHI VINCE TRA QUALITÀ & SCONTI

Prezzi bassi, ma piani disattesi, infrastrutture scadenti e più rischi per i clienti-consumatori: il confronto tra gestori pubblici e privati in un documento del governo, a cura dei vigilanti, spiega gli effetti delle scelte di politica economica sul benessere futuro di un Paese

di **Nicola Rossi**

**P**er Alitalia un destino pubblico è ormai nelle cose. In campo bancario, la nazionalizzazione del Monte dei Paschi non è stato un caso ma solo il primo caso. Il ritorno al fondino di Stato è cosa fatta. Abbiamo fatto ricorso al pubblico per stabilizzare il settore delle costruzioni. Ci accingiamo a versare nuovamente allo Stato i pedaggi autostradali. Che la Cassa Depositi e Prestiti sia una entità privata è, com'è noto, solo uno scherzo statistico (per quanto?) e quindi — stando alla lettera del decreto Rilancio — questo potrebbe essere solo l'inizio.

Se tutto ciò sia conseguenza di alcuni fallimenti del mercato è cosa sulla quale è più che lecito nutrire dei dubbi. A quale tipologia di fallimenti appartengano Alitalia, alcuni istituti di credito o alcune imprese di costruzioni è cosa sulla quale il lettore si sarà fatto già un'idea e non è utile tornarci su.

Se poi si tratti, in tutti i casi appena citati, di un utilizzo oculato delle risorse pubbliche o meno è questione sulla quale avremo modo di interrogarci con ogni probabilità nei prossimi lustri (anche se nel caso Alitalia gli indizi già non mancano). Se infine il sommarsi in capo ad un unico soggetto di interessi economici disparati possa dar luogo a significativi conflitti di interesse è questione di cui si occuperà chi di competenza. Può essere utile però, piuttosto che rivangare il passato o scrutare il futuro, comparare la performance di pubblico e privato in un contesto in cui i due già oggi convivono.

## Al casello

Ad esempio, le autostrade. Su oltre 20 concessionarie autostradali, un terzo circa sono società a prevalente capitale pubblico il che rende la comparazione — basata sulle informazioni pubbliche contenute nei Rapporti della direzione generale sulla vigilanza sulle concessioni autostradali (ministero delle Infrastrutture) per gli anni 2009-2017 — ragionevolmente attendibile e riferibile a quattro indicatori:

- l'affidabilità (intesa come capacità del concessionario di tenere fede agli impegni assunti nel Piano finanziario per quanto riguarda gli investimenti e la manutenzione nonché la capacità di rispettare le norme e le indicazioni del concedente);
- la qualità del servizio (così come desumibile dagli impianti presenti sulla rete in esercizio e dallo stato strutturale della pavimentazione);
- la sicurezza (connessa alla incidentalità);
- l'andamento delle tariffe in termini reali. Si noti che l'analisi volutamente è stata limitata al 2017 in maniera da rendere i risultati del tutto indipendenti da quanto accaduto a Genova nell'agosto del 2018 (che indubbiamente costituisce uno spartiacque per il settore) e dai comportamenti successivi di tutti

## La sfida

Il confronto su quattro parametri fondamentali

	Società a prevalente capitale pubblico	Società a prevalente capitale privato	Totale
<b>Affidabilità</b>			
Attuazione investimenti da Piano finanziario (al 2017)	65,1%	67,0%	66,8%
Attuazione manutenzioni da Piano finanziario (al 2017)	97,5%	102,8%	101,8%
Compliance (non conformità non sanate; al 2017)	66,2%	17,6%	24,7%
<b>Qualità del servizio</b>			
Aderenza e regolarità pavimentazioni, livello sicurezza (2017)	55,9%	81,1%	76,0%
<b>Sicurezza</b>			
Incidenti per milioni di veicoli/km (2017)	40,0%	28,5%	30,4%
Decessi per milioni di veicoli/km (2017)	0,31%	0,26%	0,27%
<b>Pedaggi</b>			
Incremento tariffario cumulato in termini reali (2009-2017)	11,8%	16,9%	

gli attori del sistema.

Fermo restando che i vincoli entro i quali agiscono gli operatori a prevalente capitale pubblico possono di per sé avere impatti non trascurabili sulle loro performance (ad esempio, contenendo i livelli di investimento e di conseguenza l'evoluzione tariffaria), l'evidenza è piuttosto chiara. Sotto molti punti di vista la performance delle concessionarie autostradali a prevalente capitale privato è simile a quella delle concessionarie a prevalente capitale pubblico. Ma non identica. La distanza fra gli andamenti tariffari registrati nei due casi (in termini reali) è pari allo 0,6% su base annua.

A fronte di questa dinamica più sostenuta delle tariffe nel caso delle concessionarie a prevalente capitale privato si osserva:

- una maggiore affidabilità (in termini di capacità di onorare gli impegni assunti nel Piano finanziario ed in termini di ottemperanza alle indicazioni degli organi di vigilanza);
- una migliore qualità del servizio (in termini di dotazione impiantistica e di stato della pavimentazione autostradale);
- una maggiore sicurezza (ovvero una minore incidentalità).

In altre parole, l'utente delle concessionarie a prevalente capitale pubblico sopporta un onere tariffario leggermente inferiore a fronte di un servizio di qualità (in senso lato) inferiore. Viceversa per l'utente delle concessionarie a prevalente capitale privato. Naturalmente, dietro il dato medio si trovano concessionarie a prevalente capitale pubblico non distinguibili dalle omologhe private e viceversa.

## Status quo o sviluppo

Accantonati gli aspetti ideologici (e suppo-

nendo per un attimo che gli obiettivi della classe politica coincidano con quelli della collettività, cosa piuttosto improbabile), l'alternativa fra pubblico e privato è allora riducibile ad una semplice questione che va ben oltre il caso delle autostrade e riguarda il Paese nella sua interezza e le sue prospettive future. L'idea stessa che il Paese ha di sé.

Se vogliamo che l'innovazione sia una pratica concreta e non solo una vuota declamazione e se vogliamo che si traduca in livelli di benessere crescenti per i consumatori e misurabili in termini non solo monetari, nelle condizioni date gli operatori privati sembrano in grado di conseguire l'obiettivo più di quanto non accada all'operatore pubblico.

Se viceversa l'unico obiettivo fosse quello di



una protezione pura e semplice dei livelli attuali di benessere dei consumatori (attraverso una dinamica più contenuta delle tariffe), allora l'operatore pubblico potrebbe anche essere in grado di conseguirlo, ma tendenzialmente non senza costi aggiuntivi (non monetari, forse, ma non per questo meno importanti) per i consumatori stessi. Nessun pasto è gratis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Affidabilità, qualità del servizio, tariffe, sicurezza: i quattro parametri per valutare le performance delle concessionarie

Bisogna scegliere tra un'economia che innova e punta alla crescita e una che «protegge» la situazione attuale