

**Fs e la concorrenza scorretta** - O.Giannino - chicago-blog - 10-09-10

Ha ragione o torto Mauro Moretti, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, quando ha affermato "Tu puoi fare la migliore gara possibile e la più trasparente, ma in Italia chi perde si tutela col giudice amministrativo e tu non puoi fare nulla"? Ha ragione o torto, quando annuncia che Fs in futuro, nei settori del mercato aperti alla concorrenza, potrebbe decidere attraverso affidamenti diretti e non più gare, seguendo la possibilità prevista dall'articolo 30 della direttiva 17 del 2004? E' una duplice questione di peso, per noi che siamo a favore della concorrenza e del mercato. Ma secondo me Moretti ha ragione. E' l'Europa a dargliela, non noi. Vediamo perché.

A scaldare gli animi è ovviamente l'avvicinarsi della concorrenza che Ntv porterà a Trenitalia sull'Alta Velocità. O meglio, il fatto che Ntv in quanto società privata decida secondo procedure che di fatto configurano un vantaggio asimmetrico, rispetto all'incumbent. Fs si trova sin qui a dover decidere secondo procedure le cui impugnative del concorrente consentono che «tutto venga bloccato per anni, mentre i tuoi competitori possono fare affidamenti anche in un giorno», dice Moretti. E il riferimento diretto è alla gara per l'assegnazione di cinquanta nuovi treni ad altissima velocità vinta dalla joint Bombardier-Ansaldo e subito sospesa per il ricorso presentato da Alstom – fornitore del concorrente Ntv – al Tar del Lazio, che dovrebbe iniziare a pronunciarsi nel merito in merito nella camera di consiglio del prossimo 29 settembre.

Diciamo "dovrebbe", perché con ogni probabilità il giudice amministrativo non deciderà un bel niente: si limiterà a disporre nei dettagli le modalità interpretative dei dati della gara ai quali ha disposto l'accesso pubblico per Alstom oltre che naturalmente per i propri periti. La maggior probabilità va a favore dell'ennesimo rinvio, al termine del quale dopo mesi e mesi la decisione salomonica potrebbe essere quella di indicare a Fs la necessità di una nuova gara, nel caso in cui si dovesse ritenere che l'interpretazione delle specifiche tecniche e di costo del bando di gara fosse "sdruciolevole" sin dall'inizio per inadeguata mancanza di chiarezza, o per l'esercizio discrezionale o comunque opinabile delle modalità di attribuzione dei punteggi.

In altre parole, secondo questo probabile calendario della giustizia amministrativa: a Ntv arrivano i primi treni Italo Agv dell'Alstom che percorrono la rete per sperimentare che tecnicamente sia tutto a posto in vista del lancio ufficiale del servizio l'anno prossimo, mentre nel frattempo Trenitalia vede ritardata alle calende greche aggiudicazione e ovviamente consegna dei 50 V300 Zefiro ad altissima velocità, e nel frattempo resta ad affrontare la concorrenza di Ntv, che si preannuncia – vedere per credere – "nell'alto di gamma" del servizio, coi suoi attuali e vecchi ETR500 del consorzio Trevi, convogli tecnologicamente e per allestimento fermi allo stato dell'arte di 22-23 anni fa.

E' la gara di evidenza pubblica europea, visto che l'importo della commessa era sino al miliardo e mezzo di euro, ciò che per Fs rappresenta un obbligo di trasparenza in quanto società pubblica, per evitare anche la più remota ipotesi che nella spesa del denaro del viaggiatore e del contribuente possano aver peso influenze, prassi e procedure meno che corrette. Un principio sacrosanto, visto il track record non proprio smagliante non solo del settore pubblico italiano in generale, ma della stessa Fs ai tempi di Ligato, tanto per fare un nome, o degli appalti per le pulizie, che l'attuale management ha dovuto azzerare per riaggiudicarli secondo criteri di efficienza, esponendosi a pressioni di ogni tipo e dovendo anche ricorrere a segnalazioni a forze dell'ordine e magistratura.

Diritto comunitario alla mano, tuttavia, la facoltà dell'aggiudicazione diretta invece della gara pubblica, nei settori di mercato nei quali l'azienda pubblica e quelle private concorrente possano e debbano competere su base paritaria di accesso all'infrastruttura per offrire servizi passeggeri e merci, diventa per l'azienda pubblica non una modalità per abbattere la trasparenza, ma per inverare il principio di neutralità tra controllo pubblico e privato delle aziende, neutralità che è sancita dal Trattato europeo sin dalla sua prima versione. Il Trattato afferma e promuove la concorrenza, non discrimina nel mercato la forma proprietaria a favore del privato. Potrà non piacere a mercatisti come noi, da sempre sospettosi e pronti a battaglia ed evidenziare il vantaggio da sussidi e trasferimenti diretti e indiretti che alle aziende pubbliche viene da parte dello Stato e che mancano ai privati concorrenti, ma è uno dei fondamenti da sempre dell'edificio europeo in materia di mercato e concorrenza. E' così, e di conseguenza, a mio giudizio, Moretti fa bene a ricorrere a tutto ciò che, nell'ordinamento europeo, discende dunque dalla neutralità proprietaria. Se non lo facesse, l'azionista pubblico potrebbe arrivare a chiedergliene conto un domani fino a configurare una vera e propria azione di responsabilità, nel caso in cui a giudizio del Tesoro

il mancato ricorso a gare dirette nell'AV o nel trasporto merci avesse l'effetto di determinare un improprio svantaggio di Trenitalia.

Del resto, secondo me Moretti ha fatto anche bene a non procedere subito ad affidamenti, ma a bandire una gara: se non avesse proceduto in questo modo, sarebbe inevitabilmente subito partito il coro di chi avrebbe potuto accusare Fs di opacità. Meglio, molto meglio aver scelto la gara, e di fronte al ricorso accolto del fornitore del concorrente mostrare all'azionista e a tutti i passeggeri che a questo punto si è costretti a reagire per non essere penalizzati. Non che la via dell'affidamento diretto sia poi a propria volta priva di tempi più lunghi di quelli consentiti a Ntv, visto che a quel punto, a doversi pronunciare preventivamente dovrebbe essere la Commissione europea. La normativa europea prevede infatti che, »per determinare se l'attività è direttamente esposta alla concorrenza«, si guardi ai criteri del relativo trattato che riguardano i beni o i servizi interessati, l'esistenza di beni o servizi alternativi, i prezzi e la presenza, effettiva o potenziale, di più fornitori dei beni o servizi in questione. Una richiesta specifica, in questo senso, deve essere fatta dal singolo Stato alla Commissione Europea che ha tre mesi per rispondere o, eventualmente, chiedere una proroga di ulteriori tre mesi.

La via alla concorrenza ferroviaria non si presenta meno ostica di quella aerea. Il particolare è che in entrambi i casi è Banca Intesa a giocare un ruolo di primo piano, visto che il capitale di tutti i soci privati di Ntv a cominciare da quello di Montezemolo è sin dall'atto costitutivo retrocesso in garanzia a Intesa. L'unico vero socio industriale del concorrente di Fs è l'incumbent pubblico francese SnCF. A testimonianza che la gara per l'apertura dei mercati nazionali è innanzitutto una gara tra giganti pubblici, con tedeschi e francesi pronti a far piazza pulita degli avversari.