

LO SCENARIO

Se tutti pagano il caos trasporti

ALESSANDRO DE NICOLA

IL SETTORE dei trasporti sembra in preda ad una specie di epilessia che si accanisce contro i consumatori.

A PAGINA 4

IL COMMENTO

Il caos distruttivo dei trasporti

ALESSANDRO DE NICOLA

Il settore dei trasporti in Italia sembra in preda ad una specie di epilessia che si accanisce contro il benessere del consumatore. La crisi di Alitalia è cronica e l'unica risposta che sembra arrivare è quella degli scioperi. Un allegro quartetto di parlamentari Conservatori e Riformisti (bacchettati, a onor del vero, dal collega di partito Cappezzone) ha introdotto un codicillo per contrastare una società tedesca di trasporto locale con autobus che sta facendo una vivace concorrenza alle linee private che si riuniscono in Confindustria. La questione della regolamentazione dei taxi e dell'autotrasporto privato continua a rimanere irrisolta, provocando ogni tanto contestazioni scomposte (che nessun prefetto sanziona, mah) come quelle attuali, scatenate da una proroga all'introduzione di norme irragionevolmente restrittive per gli Ncc (noleggi con conducente). Orbene, i taxi in Italia sono tra i più cari d'Europa, nonché i più contingentati. Mentre il legislatore si è baloccato per anni sul problema del numero delle licenze o sulla possibilità per gli Ncc di essere chiamati per telefono, la tecnologia e l'inventiva hanno sfidato il monopolio. Uber, per ora bloccato nella versione UberPop da un tribunale, e le micro auto a noleggio nelle grandi città (Car2Go, Enjoy e le altre) offrono più possibilità ai clienti. La stessa BlaBlaCar, prima o poi invece che un modo per dividere le spese, potrebbe diventare un mezzo per tirare su qualche spicciolo. E, anche se forse le auto senza pilota non arriveranno domani, in futuro la

competizione da parte di vetture guidate dal computer potrebbe rivoluzionare tutto.

I taxisti, grazie alla loro forza elettorale e corporativa, hanno finora sempre respinto qualsiasi compromesso: no a nuovi permessi, no a una licenza in regalo da vendere a qualcun altro per monetizzare e aumentare l'offerta, no al doppio uso dell'automobile (in modo che stia più ore in strada), facendosi scudo del fatto di aver pagato caro la licenza che costituirebbe la loro liquidazione al momento della pensione. Tuttavia, a prescindere dal fatto che ormai è noto da anni che le licenze non sono più considerate un investimento tant'è che le banche non ne finanziano l'acquisto accettandole come garanzia, non si capisce perché la soluzione della licenza in regalo sia stata sempre sdegnosamente rifiutata.

L'Antitrust ha in varie occasioni aperto procedimenti contro le pratiche restrittive dei taxisti, la letteratura economica è assolutamente preponderante nell'attribuire alla deregolamentazione di settore e all'utilizzo di piattaforme online benefici economici sostanziali (si leggano tra tanti gli ottimi articoli di Edelman e Geradin sulla Stanford Technology Law Review o di Golovin su Bruegel); l'Autorità dei Trasporti, nella sua attività di segnalazione al Governo, ha nel maggio 2015 disegnato un vero e proprio progetto di legge flessibile ed innovativo. Quel che si può fare è ormai noto: mancano solo il governo e il Parlamento a battere un colpo, senza infierire, ma senza timori.

adenicola@adamsmith.it

FIRIPRODUZIONE RISERVATA

