



Alessandro De Nicola è presidente della Adam Smith Society avvocato e docente all'Università Bocconi
Ultimo libro: "Il diritto dei controlli societari" (Giappichelli, 2018)
Mail: adenicola@adamsmith.it

Il colosso delle ferrovie

I TRENI EUROPEI E L'ANTITRUST

Alessandro De Nicola

Se proprio si deve rintuzzare la Francia, invece che strologare su franco Cfa e gilet gialli, ragioniamo, ad esempio, sulla ricorrente preferenza che emerge da Parigi per la costituzione di imprese campioni nazionali o, *faute de mieux*, europei che possano competere nel mercato globale anche a scapito della concorrenza interna.

L'ultimo esempio è costituito dal caso Siemens-Alstom, il proposto matrimonio tra il colosso del trasporto ferroviario francese e la divisione della società tedesca del settore. La fusione creerebbe un'impresa che potrebbe avere un giro d'affari tra i 15 e 18 miliardi di euro l'anno in treni, infrastrutture, sistemi di segnaletica e servizi ferroviari. I governi tedesco e francese sono d'accordo con l'operazione ma alcune autorità antitrust nazionali e alla fine la Commissione Europea si sono dichiarate contrarie. Secondo Bruxelles, la concentrazione corre il rischio di eliminare in modo sensibile la concorrenza sul mercato ed aumentare i prezzi dei prodotti in quanto la nuova società avrebbe una posizione dominante. «Abbiamo bloccato la fusione perché le due società si sono rifiutate di affrontare le nostre serie preoccupazioni antitrust» ha dichiarato il commissario Vestager.

Comunque vada a finire, il punto politico consiste nelle ripetute dichiarazioni del ministro delle Finanze francese, Le Maire, il quale ha dichiarato che la normativa antitrust va modificata perché per fronteggiare la competizione globale deve focalizzarsi sulla difesa dei posti di lavoro e non solo sul mercato europeo e la difesa dei consumatori. Insomma, secondo il ministro del governo nominato dal tecnocrate Macron, non si può lasciare l'antitrust in mano «a dei tecnocrati con la testa voltata all'indietro».

Esaminiamo la questione.

In primis la Commissione nelle sue analisi economiche già tiene conto della concorrenza potenziale e dei

Il caso Siemens-Alstom ripropone la questione della concorrenza. Per Smith i monopoli possono essere limitati

mercati mondiali. La posizione dominante che minaccia la concorrenza nel mercato europeo si ha quando anche gli sfidanti esterni hanno poca possibilità di penetrare perché ci sono barriere all'entrata o privilegi legali e si creano i tipici svantaggi del monopolio: rendite di posizione, legami con la politica per ottenere provvedimenti vantaggiosi (i politici sono ben contenti di avere rapporti intimi con le grandi imprese), minore efficienza ed innovazione, prezzi più alti per i consumatori.

In secondo luogo, questa storia dei "campioni europei" è poco sensata. Il mercato continentale, come mostra lo studio della ricercatrice Oece Criscuolo, citato dall'*Economist* ed in corso di pubblicazione, è più concentrato ora del passato. Un altro studio di De Loecker ha rilevato che il margine di profitto (il *mark-up*) delle grandi imprese europee è molto aumentato (il sovraprofitto da monopolio o oligopolio, probabilmente). Il problema è che da noi non si creano unicorni o società che quasi dal niente raggiungano capitalizzazioni di borsa di decine (o centinaia) di miliardi di euro: questo non dipende però dalla Commissione, ma dalla scarsa innovatività delle imprese, dal fisco e dalla normativa.

Infine, la legge antitrust deve proteggere i consumatori e la concorrenza, non i concorrenti (o i loro dipendenti). È questa la forza della distruzione creatrice del capitalismo. Chi soddisfa meglio i clienti cresce liberamente fino al punto in cui, se diventa monopolio e si approfitta di loro, può essere limitato. Come aveva ben scritto Adam Smith nella *Ricchezza delle nazioni*, «solo fine e scopo della produzione è il consumo e l'interesse del produttore deve essere curato solamente nella misura in cui possa essere necessario per promuovere quello del consumatore». Questo sì che è progressismo!