

Flixbus: low cost non significa concorrenza sleale



Giovedì 16 febbraio, mentre l'attenzione dei media nazionali era tutta rivolta allo sciopero di una casta (quella dei tassisti) che spera attraverso la legge di mantenere il proprio monopolio a spese di altre aziende e soprattutto dei consumatori, il Senato approvava un [emendamento](#) proposto da quattro senatori pugliesi di Conservatori e Riformisti (ecco chi ringraziare: Tarquinio, Bruni, Perrone e D'Ambrosio Lettieri) che rinvia al 2018 l'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e quindi, pena la decadenza delle autorizzazioni, precisa che a guidare un raggruppamento di imprese che svolgono i servizi bus su scala interregionale debbano essere «operatori economici la cui attività principale è il trasporto di passeggeri su strada». Perciò alcune compagnie *low cost* (come *Flixbus*), che in realtà operano attraverso una piattaforma *web*, finirebbero fuori legge.

L'ANAV, l'Associazione (o meglio, la lobby) Nazionale delle imprese di Autotrasporto Viaggiatori associata a Confindustria, che accusava queste aziende *low cost* di concorrenza sleale, esulta. La sola *Flixbus* da metà 2015 a oggi ha trasportato [circa 3 milioni di passeggeri](#) attraverso l'Italia. I celebri bus verdi e arancioni, così come tanti altri che hanno fatto la loro comparsa negli ultimi anni, potrebbero sparire dalle strade italiane per effetto di questo emendamento. La protesta contro il servizio è partita proprio dall'ANAV, che accusava le compagnie *low cost* di **concorrenza sleale per i prezzi competitivi offerti**. Si sa, in Italia chi propone ottimi servizi a prezzi stracciati è un criminale che attenta all'economia nazionale, e va tenuto lontano. Per l'ennesima volta, in Italia, sulla logica, sulla ragione, sul buon senso, prevalgono l'**irrazionalità e l'ignoranza economica**.

Per l'ANAV, il Senato ha approvato una norma «rilevante: definisce i criteri necessari per svolgere questi servizi». Per l'ennesima volta, rischiamo di ritrovarci una legge che regola settori dell'economia che prima, a sentire tali persone, brancolavano nel buio. Per l'ennesima volta ha vinto il positivismo giuridico e ha perso la libertà. Da segnalare la soddisfazione del presidente di ANAV, **Giuseppe Vinella**, da anni a guida di uno dei big del settore, la pugliese (come i quattro senatori che hanno promosso l'emendamento!) *SitaSud*.

Di tutt'altro avviso è *Flixbus* che, ponendosi a capo della protesta contro questo emendamento illiberale, rivendica di avere operato «da sempre nel pieno rispetto delle norme» e definisce «gravissimo che si cerchi di cambiare tali regole retroattivamente forzando ai limiti della

legittimità la natura del Milleproroghe. Così si ledono i principi cardine del nostro ordinamento, posti a presidio dell'attività d'impresa e della libera concorrenza per difendere microinteressi particolari, in aperta contraddizione con le norme Ue». E in vista dell'approvazione definitiva del decreto, *Flixbus* si appella ai deputati: «Siamo fiduciosi che l'istanza, che riguarda 3 milioni di passeggeri e una buona parte delle aziende che lo stesso Vinella dice di rappresentare, non resterà inascoltata e che il governo si farà garante della certezza del diritto».

Non tutto è perduto, dunque. Manca ancora la seconda approvazione, della Camera dei deputati. Bisogna, allora, approfittare di questa situazione per ripassare la lezione che **Bastiat** ci insegnava a metà del XIX secolo. In ogni decisione che abbia a che fare con la politica economica, bisogna tenere conto di *ciò che si vede e ciò che non si vede*. Questa lezione, quasi dimenticata fino alla seconda metà del secolo scorso, è stata ripresa da **Henry Hazlitt**, nella splendida opera «[L'economia in una lezione](#)», pubblicata per la prima volta nel 1946, ma più attuale che mai.

Cosa ci insegnano Bastiat e Hazlitt? A tenere conto, per ogni decisione in politica economica, **non solo delle conseguenze immediate** e sul piccolo gruppo che ne pare avvantaggiato, ma di tutte le conseguenze nel breve, nel medio e nel lungo periodo, sulla totalità degli individui, facenti parte della società. È chiaro che, molto raramente, almeno negli ultimi 70 anni, i politici dei Paesi più sviluppati, Italia compresa, non abbiano tenuto minimamente conto di questi insegnamenti basilari. Gli ultimi sette decenni sono stati costellati da politiche economiche folli, di parte, che hanno provocato gravi sconquassi nel panorama socio-economico di questi Paesi. Troppe volte si sono dirottate le risorse da un settore produttivo a uno moribondo, con la scusa di voler salvaguardare quest'ultimo, senza accorgersi che in tal modo si stava **distruggendo ricchezza**.

Troppe volte, come nel caso di questo emendamento, si sono favorite certe categorie produttive, **incapaci di competere con rivali più innovativi**, determinando perdite per altri settori produttivi e, specialmente, per i consumatori che si sono ritrovati con un minor potere d'acquisto. Se l'emendamento sarà confermato dalla Camera dei Deputati, le compagnie *low cost* dovranno abbandonare il mercato italiano, in cui negli ultimi anni hanno investito milioni di euro. I consumatori italiani si troveranno con una minore scelta nel trasporto interregionale, fornita a prezzi più alti, con qualità più scadenti. Si troveranno con meno soldi da investire in altre spese necessarie che avrebbero aiutato a smuovere l'economia stagnante italiana. **L'unico gruppo che sarà avvantaggiato** da questo emendamento sarà l'ANAV con i suoi associati, ma il loro vantaggio sarà solo temporaneo, perché la distruzione di ricchezza da loro provocata **si riverserà anche su loro stessi**.

In conclusione a questo articolo è utile analizzare il commento di **Luca Bertoletti**, *European Affairs Manager* del [Consumer Choice Center](#) (un nuovo progetto di *Students for Liberty* dedito alla difesa dei consumatori): «Questo provvedimento non solo fa arretrare di 10 anni l'economia italiana ma intacca i principi di libero mercato e liberalizzazione dell'economia occidentale. Così facendo si rischia di distruggere il turismo di città che sono servite da questi bus *low cost*». Bertoletti, a proposito delle origini regionali di questo emendamento, parla anche della Puglia «che FS si dimentica spesso e che ha un servizio di connessioni scadente, ma ha avuto 400.000 visitatori in più grazie a *Flixbus*». Bertoletti termina ammonendo che «si distruggono

così, non solo un settore che sta risorgendo grazie a queste compagnie, ma anche il turismo e i nuovi progetti economici».

In questi casi per tutelare i nostri interessi di consumatori, di persone che vorrebbero un'economia libera dalle mani della politica, non resta che far sentire il nostro dissenso, contattando quei quattro senatori, manifestando davanti al Senato e alla Camera, ma soprattutto boicottando le compagnie associate in ANAV (SitaSud in primis) e sostenendo le compagnie *low cost* come *Flixbus*.