

ANALISI

## Le liberalizzazioni nel settore ferroviario restano sulla carta

di **Andrea Boitani**

Una fotografia dello stato delle liberalizzazioni nei trasporti è stata scattata di recente dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nelle sue Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza (bollettino 4/2010). Ne emerge un'immagine in chiaroscuro, dove però i toni scuri prevalgono nettamente su quelli chiari. Nei settori delle autostrade e degli aeroporti continuano a prevalere concessioni troppo lunghe e senza ombra di gare (grazie a deroghe poco giustificate al principio europeo), con regole tariffarie inadeguate e spesso asimmetriche tra i diversi concessionari (è il caso di Autostrade per l'Italia rispetto agli altri gestori autostradali). Regole che in genere riflettono semplicemente gli interessi dei concessionari e non un corretto bilanciamento di tali interessi con quelli dei consumatori, per non parlare di un'efficiente gestione del traffico, che pure sarebbe obiettivo pubblico di primaria importanza.

Ma concentriamoci su trasporti locali e ferrovie: settori in cui pochi sono stati i passi avanti, ma se n'è fatto qualcuno indietro negli ultimi 18 mesi. A onor del vero, va detto subito che l'Italia sarà il primo paese europeo ad aprire le porte alla concorrenza "nel mercato" dei servizi ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza: la società Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori) - fondata da Luca di Montezemolo e Giuseppe Sciarone e partecipata al 20% dalla francese Sncf - sarà operativa a partire dal 2011, con ambiziosi obiettivi nella fascia alta del mercato.

È nell'ambito dei servizi regionali e del servizio universale sul-

le distanze medio-lunghe che, invece, le cose non vanno troppo bene. In questi segmenti di mercato - dove i sussidi pubblici costituiscono in gran parte d'Europa una corposa quota dei ricavi - la concorrenza nel mercato non è in generale consigliabile: si rischierebbe o la chiusura di alcuni servizi socialmente utili o la costosa duplicazione dei sussidi. Ciò non toglie che i vantaggi della concorrenza non possano essere (almeno in parte) ottenuti grazie agli affidamenti competitivi, così come avviene in Gran Bretagna, Svezia, Germania, Olanda. Anche in quei paesi non tutto è perfetto, si capisce; ma passi avanti

ne sono stati fatti parecchi e dagli errori commessi si è anche cercato di imparare. Potremmo imparare pure noi, poiché si tratta, in questi casi più che in altri, di costruire il mercato mettendo in piedi delicati meccanismi di incentivi, non di «lasciar fare al mercato».

E invece, per le ferrovie italiane, il 2009 ha visto una impressionante progressione di norme volte a frenare il mercato: è stato tolto del tutto l'obbligo di gara per i servizi regionali (legge 99/09, articolo 61), adeguando al ribasso la normativa italiana a quella europea; l'articolo 25, comma 2, della legge 2/09 ha autorizzato la spesa di 480 milioni

di euro (da ripartire successivamente tra le Regioni) per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia; infine - sempre nel 2009 - l'articolo 7, comma 3-ter, della legge 33/09 ha previsto, integrando il comma 1 dell'articolo 18 del decreto legislativo 422/97, che i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario «comun-

que affidati» abbiano una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei.

L'innovazione legislativa ha anche incoraggiato iniziative sul fronte societario. Tra queste, in particolare si segnala l'avanzato processo di costituzione di una cosiddetta "newco" (Tln) al 50% tra Trenitalia e LeNord, per gestire la totalità dei servizi ferroviari regionali in Lombardia, mediante conferimento alla nuova società dei contratti di servizio in precedenza affidati direttamente a Trenitalia e a LeNord. Si tratta di un'iniziativa assai discutibile sotto il profilo industriale e che, per di più, ha l'effetto di sottrarre alla concorrenza il più ampio e ricco mercato ferroviario regionale del paese: con ogni probabilità, un gioco a somma negativa per i cittadini lombardi e, in definitiva, anche per l'amministrazione regionale.

Continua ▶ pagina 7

Alla deriva anti-concorrenziale si era opposta la passata Giunta regionale piemontese, che aveva deciso di optare (quasi fine mandato) per le gare relative a singoli servizi o a piccoli lotti, dopo essere stata rassicurata dal ministro in persona circa la sua quota dei finanziamenti statali aggiuntivi. Alle gare era prevista la partecipazione della "newco" lombarda Tln. Al momento non è chiaro se la nuova Giunta regionale intenda proseguire sulla strada tracciata dalla precedente o se invece preferisca cambiare rotta e seguire il "fulgido esempio" della Lombardia.

Per i servizi di trasporto locale, l'articolo 15 del «decreto Ronchi» (Dl 135/2009, convertito con legge 166 del 20 novembre 2009) reintroduce l'obbligo di gara, aggiungendo (rispetto a quanto sancito dai Dlgs

422/97 e 400/99) la possibilità della gara «a doppio oggetto» - cioè per la scelta del socio privato e in simultanea per l'affidamento del servizio - e restringe la possibilità di ricorso al regime in house, sottoponendo questa scelta al parere preventivo dell'Antitrust. Si tratta di un passo avanti rispetto al rosario di norme contraddittorie approvate tra il 2001 e il 2007. Ma è inevitabile osservare che le norme pro-concorrenziali tendono a essere ignorate, eluse o aggirate, mentre quelle favorevoli al mantenimento dello status quo vengono immediatamente sfruttate. Qualche esempio di quello che è accaduto e sta accadendo è utile a illustrare quanto appena affermato.

All'in house decise di affidare prontamente le sorti del trasporto pubblico romano Walter Veltroni quando era sindaco. Nonostante l'esperienza fallimentare (quasi in senso tecnico) la scelta è stata confermata (fino a quando la nuova legge lo consente) dal nuovo sindaco Alemanno. Ma se Roma ha dovuto piangere, Milano non può certo ridere. Basta leggere la storia (di elusione) che segue. Nel lontano 2002, il Comune di Mila-

no ha emanato un bando di pre-qualificazione per la gara futura, che doveva riguardare tutti i trasporti milanesi, compresa la metro e i tram. Il bando è stato poi rinnovato nel 2006. Una gara unica per servizi tecnicamente tanto diversi non si giustifica se non per favorire chi già li gestisce. Per maggiore sicurezza il bando definiva una serie di criteri capaci di qualificare un solo partecipante alla gara: l'azienda comunale Atm. L'arma letale sta nei criteri riguardanti il trasporto su metropolitana: i partecipanti devono aver svolto negli anni 2002-2004 almeno 20 mila vetture/km su linee alimenta-

te con terza rotaia! Si tratta di una caratteristica tecnica che rileva per la fornitura dei treni e non per la gestione del servizio, ma che è capace di escludere praticamente tutte le aziende italiane ed europee che avrebbero potuto (a fatica) soddisfare gli altri criteri imposti per la qualificazione. E così, dopo otto lunghi anni, l'unica qualificata risulta essere Atm. Chissà chi vincerà?

Purtroppo, se si legge lo schema di delibera proposto dalla Giunta al Consiglio comunale di Torino per l'affidamento dei servizi di mobilità della capitale sabauda, ci si rende conto che l'esempio di Milano ha fatto scuola e rischiamo di trovarci di fronte all'ennesimo aggiramento della normativa realizzato mediante l'imposizione di requisiti che solo l'azienda municipale è in grado di soddisfare.

Intanto, Il Sole 24 Ore Trasporti (n. 9, 2010, pagina 14) ci informa che a Bologna l'Atc è l'unica ad aver presentato un'offerta per la gestione della rete di autobus, «in cordata con Fer, l'azienda ferroviaria della Regione che gestisce il servizio pendolari insieme a Trenitalia e con la controllata Omnibus, che ha tra i soci anche i privati di Cosepuri, Saca e Coerbus». Tutti insieme appassionatamente, in nome dell'intermodalità e del «meglio cooperare che competere».

**DA MIGLIORARE**  
Non decolla  
la concorrenza nei  
servizi regionali  
e in quello universale su  
distanze medio-lunghe

## Le liberalizzazioni

