

Studio Ibl sulla concorrenza

Trasporto locale, gare per pacchetti di linee

di **Giorgio Santilli**

Il primo ad averlo detto era stato il sottosegretario allo Sviluppo economico, Claudio De Vincenti, padre delle ultime liberalizzazioni, in un'intervista al Sole 24 Ore il 26 gennaio scorso: «Penso che un settore dove la concorrenza possa funzionare è quello dei trasporti, ragionando su singole linee o pacchetti di linee... Si può procedere assegnando a gara non necessariamente tutto il servizio, ma pacchetti di linee».

Ora l'Istituto Bruno Leoni riparte da quella considerazione per rilanciare il tema della via giusta alla concorrenza nel trasporto pubblico locale su gomma. In un rapporto curato da Francesco Gastaldi, Lucia Quaglino e Carlo Stagnaro, Ibl contesta tutte le politiche basate sulle economie di scala, contestando per esempio quei disegni che in Liguria e Toscana si sono affacciati per «unificare il trasporto su gomma e su ferro affidando-

ne la gestione a un'unica società regionale» o a un'alleanza fra le società pubbliche oggi esistenti.

Piuttosto, in mercati fortemente segmentati per zona territoriale e fascia oraria, occorre «anzitutto capire dove il mercato sia remunerativo, verificando ad esempio il load factor sulle diverse tratte» per poi decidere, dove sulle tratte dove la remunerazione c'è, se «adottare forme di concorrenza nel mercato, come insegna l'esperienza inglese dove più gestori competono tra loro». Una direzione che veniva imposta dall'articolo 4 ora cassata dalla Corte costituzionale.

L'esempio inglese della gomma resta illuminante. «Con il Transport Act del 1985 - ricorda il rapporto - si abolirono le licenze e il servizio fu aperto alla libera concorrenza fra operatori, che competevano tra loro anche sulla stessa tratta». Nel mercato si sono affermati oggi cinque grandi gruppi (Stagecoach Holdings, Go-Ahead, Arriva Group, Firstgroup e National Express Group), «benché fossero state

messe a gara singole linee e, dunque, sezioni di servizio ridotte». Non è il «lotto unico» che fa efficienza e nell'esperienza inglese - si tende sempre a sottovalutare quanto sia importante aver consentito la creazione di più operatori capaci di darsi battaglia su quel mercato.

L'esperienza internazionale «mostra che la diffusa attuazione delle gare non solo ha portato a un miglioramento della qualità e della quantità dei servizi offerti, ma ha anche consentito di ridurre i sussidi, con benefici rispettivamente per la collettività e gli enti locali».

In Italia, invece, il bilancio delle gare è altamente «insoddisfacente, in quanto i bandi di gara non incentivavano la vera concorrenza». Quasi sempre gli incumbent si sono rafforzati, grazie anche alla logica del «lotto unico», quasi mai sono entrati nuovi operatori. «Eppure i ribassi maggiori si sono ottenuti proprio nei casi dove i concorrenti erano più numerosi».

Oggi è opportuno - afferma il rapporto Ibl - rivedere il modo in cui sono state disegnate e bandite le procedure a evidenza pubblica, in modo da renderle appetibili a un maggior numero di operatori. Qui si torna al concetto delle gare per pacchetti di linee. «Le gare non dovrebbero essere organizzate ai fini dell'affidamento di tutto il servizio su area urbana, bensì bisognerebbe bandirne diverse per ogni segmento di servizio, distinguendo non solo tra le diverse fasce orarie (notturno, diurno), ma anche tra le varie modalità di trasporto, anziché affidare ad un'unica compagnia la gestione sia della metro che dei bus». Mettere a gara più lotti piccoli anziché uno grande «consente a più operatori di partecipare al bando». Allo stesso modo, «non è economicamente efficiente alzare a priori barriere di mercato in quei segmenti così remunerativi da consentire la competizione nel mercato». Sarà proprio il mercato, e non aprioristicamente l'amministrazione, a favorire ex post una dimensione ottimale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NO AL LOTTO UNICO

Bandi in cui tutto il servizio urbano viene messo in gara non favoriscono la partecipazione né una gestione efficiente

Contributi pubblici per il trasporto locale. Fondi in picchiata sia nella gomma che nel ferro: è uno dei motivi di forte contrasto tra Regioni e Governo in

questo momento. Nel grafico in alto, l'andamento storico, dal 2007 a oggi, dei fondi destinati al trasporto ferroviario: il taglio parte dal 2009.

Contributi in picchiata

La dote annuale in milioni di euro

