

**Gare regionali e gestori unici: una scelta efficiente? Fitto: "I prossimi referendum mettono a rischio anche la liberalizzazione del trasporto locale" Panettoni: "Sbagliato fare gare uniche regionali, piuttosto vanno fatte per bacini omogenei"**

L'incontro è stato titolato come lo studio commissionato dall'associazione a LeM Reply, un interessante esame delle economie di scala dei diversi bacini di utenza (metropolitano, provinciale, regionale), e presentato mercoledì da Simone Gragnani, manager LeM Reply.

Tante le partecipazioni di spicco dal ministro per gli Affari regionali Raffaele Fitto, al presidente della Commissione Bilancio della Camera Giancarlo Giorgetti, l'assessore alla mobilità del Comune di Roma Antonello Aurigemma, il presidente Anav Giuseppe Vinella, il presidente Asstra Marcello Panettoni, il direttore dell'Associazione Nazionale FederMobilità Annita Serio, il direttore dell'Antitrust Andrea Pezzoli, l'ad di NTV Giuseppe Sciarrone e il segretario Faisa-Cisal Andrea Gatto. Moderatrice Morena Pivetti - Il Sole 24 Ore Trasporti.

Se i risultati dello studio hanno catalizzato da subito attorno a sé grande attenzione non è mancata la puntuale considerazione nei confronti dei tanti interventi a partire da quello del ministro per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale, Raffaele Fitto.

Il ministro ha difeso l' art. 23-bis relativo all'affidamento dei servizi pubblici locali, articolo che potrebbe essere messo in discussione da uno dei prossimi referendum quello rivolto alla gestione dell'acqua che, nella fattispecie, potrebbe colpire anche le norme sul TPL eliminando l'obbligo di gara fino al 2019, come termine massimo previsto dal regolamento europeo 1370/2007.

Il ministro Fitto, tra l'altro, ha invitato pubblicamente Anav a partecipare al tavolo tematico, realizzato dalla Conferenza Stato - Regioni.

Opinione comune fra i partecipanti al convegno l'essersi espressi a favore dei modelli di gara per bacini, non ritenendo corretto e utile proceder per bandi regionali, favorevoli a modelli aziendali articolati sul territorio.

A sottolinearlo, fra gli altri il presidente di Asstra, Marcello Panettoni "E' sbagliato fare gare uniche regionali, piuttosto vanno fatte per bacini omogenei".

Il dibattito promosso da Anav è stato giudicato positivo per le istituzioni, ma non solo per loro, come ha sottolineato l'assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Antonello Aurigemma, che ha aperto l'evento.

"In un momento particolarmente delicato per l'universo del trasporto pubblico locale, soprattutto per quanto riguarda le difficoltà nel reperimento di finanziamenti, convegni come questo sono i benvenuti. Un confronto costruttivo fra le parti può portare vantaggi sia alle categorie che operano nel settore sia alla pubblica amministrazione - ha sottolineato l'assessore -".

Da un'attenta analisi dello studio, presentato ieri e realizzato da LeM Reply, risulta evidente che gli attuali sviluppi del settore del TPL spingono le amministrazioni pubbliche a richiedere agli operatori maggiore efficacia ed efficienza, in particolare attraverso la ristrutturazione dei servizi e la promozione di processi di aggregazione fra i gestori nella convinzione che questa assicuri maggior efficienza, grazie alla presenza di economie di scala, e competitività in un contesto concorrenziale. Una strategia che sta emergendo per

l'aggregazione punta alla creazione di gestori unici selezionate tramite gare da svolgersi su grandi lotti.

Alla base di tali strategie di ravvisa la sovrapposizione dei concetti di "bacino di programmazione", inteso come unità minima per lo svolgimento delle funzioni dell'ente affidante, "lotto di gara", che è l'unità minima di regolazione dei mercati che deve assicurare il confronto concorrenziale fra gli operatori, e la dimensione ottima degli operatori, che è riferita all'efficienza della impresa.

In relazione a tale contesto, lo studio condotto per ANAV punta a:

- analizzare la letteratura scientifica in merito all'esistenza di economie di scala nel TPL
- chiarire quali siano i metodi e le prassi prevalenti nell'esperienza dei mercati europei più maturi nella definizione dei bacini di programmazione e dei lotti di affidamento
- evidenziare se esistano e quali siano le relazioni fra la dimensione dei bacini e/o dei lotti e dimensione degli operatori
- analizzare e dare una rappresentazione sistematica delle scelte organizzative seguite dai principali operatori europei;
- analizzare, nel mercato italiano, l'eventuale presenza di economie di scala legate alla dimensione aziendale.

Ma vediamo nel dettaglio i principali risultati dello studio:

- l'aggregazione è in grado di assicurare maggiore competitività agli operatori, ma non si realizza necessariamente attraverso la creazione di monopoli su scala regionale e l'individuazione di grandi lotti di gara;
- i grandi lotti, soprattutto di scala regionale, riducono la concorrenza a livello locale e non determinano meccanicamente la creazione di grandi imprese;
- le economie di scala sono certe solo nel breve periodo e riguardano solo alcune funzioni indirette (in particolare acquisti, amministrazione e marketing) ma non l'esercizio (come emerge dall'analisi quantitativa);
- a conferma di ciò, i grandi operatori raggiungono elevati livelli di efficienza centralizzando solo alcune funzioni di holding e mantenendo una struttura operativa molto decentrata;
- la natura privatistica degli operatori determina in modo evidente un maggior livello di efficienza delle gestioni.

Le conclusioni, riferite al mercato italiano, vengono ulteriormente declinate argomentando che i grandi lotti oltre a ridurre la concorrenza in vista delle gare:

- rendono più difficoltoso l'ingresso di nuovi soggetti;
- non garantiscono la nascita di grandi imprese (consorzi, scarl, RTI)
- rafforzano l'asimmetria informativa fra ente affidante e operatore e, in ragione della elevata quota di operatori pubblici, il conflitto di interesse fra ente affidante e ente proprietario
- sempre in ragione della prevalenza di operatori pubblici legati agli enti affidanti, impedisce la formazione di aggregazioni di scala nazionale, che richiederebbero una maggiore presenza di capitale privato.