

Concorrenza: Ponti e Boitani, nel TPL costi del lavoro doppi e conflitti d'interessi nelle gare

Le aziende pubbliche di trasporto locale hanno costi del lavoro pari a circa il doppio rispetto alle imprese private; nelle gare del TPL, i giudici coincidono con i concorrenti.

Sono alcuni dei punti sottolineati da Marco Ponti e Andrea Boitani nei loro interventi al convegno “I servizi d’interesse generale in Italia. Architettura delle gare. Regolazione dei mercati. Incentivi e controlli”, organizzato dall’Autorità per la Concorrenza e per il Mercato (AGCM).

Nel trasporto pubblico locale, non c’è né efficienza della gestione né qualità del servizio. Le cifre del settore non sono trasparenti, ma si può stimare che, nelle aziende pubbliche, il costo del lavoro sia circa il doppio rispetto alle imprese private.

Le gare quasi sempre non rappresentano una soluzione: occorrerebbe, infatti, eliminare “il gigantesco conflitto d’interessi” che vede coincidere nell’azienda pubblica comunale o regionale il ruolo di chi deve aggiudicare l’appalto e contemporaneamente concorre con la propria azienda. Per Marco Ponti e Andrea Boitani, docenti rispettivamente del Politecnico e dell’Università Cattolica di Milano, nessuno fa veramente i conti di quanto costa, sia in termini monetari che di minori risorse da destinare ad altri servizi essenziali, il trasporto pubblico locale e – soprattutto – di quali reali benefici se ne ricavino.

Secondo Ponti, i sussidi pubblici finiscono per drogare il settore mantenendo in vita non solo aziende inefficienti, ma anche servizi su linee deserte o dai costi intollerabili (secondo Ponti, uno studio rivela che “i servizi a chiamata” hanno un costo medio a viaggiatore di 134 euro, il costo di una limousine di lusso). Ponti ha anche rilevato che, nelle aziende di trasporto pubblico locale, c’è un deficit mascherato di enormi (e non precisamente quantificabili) dimensioni, perché non vengono effettuati gli accantonamenti per il rinnovo dei mezzi, che diventano però sempre più obsoleti. Infine, per introdurre una maggiore trasparenza nelle gare e contrastare il “conflitto d’interessi”, Ponti ha proposto che non sia il Comune ad indire e aggiudicare le gare per l’affidamento dei servizi, ma sia perlomeno l’istanza superiore, la Provincia, la Regione o l’eventuale agenzia o consorzio territoriale.

Andrea Boitani ha illustrato i risultati di uno studio sulla concorrenza nel trasporto pubblico locale in Francia, dove il meccanismo delle gare è in atto da oltre venti anni, ma dove il mercato fino a pochi anni fa è stato praticamente monopolizzato da tre grandi imprese, Transdev, Veolia (che, recentemente, si sono addirittura fuse tra di loro) e Keolis (che a sua volta fa capo alla società ferroviaria monopolista SNCF).

Boitani ha rivelato che, nel 2005, l’Autorità Antitrust francese è intervenuta a multare con 12 milioni di euro i comportamenti collusivi delle tre aziende e ad imporre una maggiore trasparenza nelle gare; lo studio dimostra che – da quel momento – è progressivamente aumentato il numero dei partecipanti alle gare e anche la produttività complessiva del settore, soprattutto in questi ultimi due anni.

L’Autorità garante della Concorrenza e del Mercato, presieduta da Giovanni Pitruzzella, ha organizzato il convegno per discutere il ruolo che le gare possono svolgere nel favorire l’efficienza e la qualità dei servizi d’interesse generale in Italia, confermando la centralità del ruolo dell’AGCM per quanto riguarda il tema della concorrenza.

“Il Partenariato pubblico privato e la realizzazione delle infrastrutture” e “L’informazione al pubblico su

gare e condizioni di aggiudicazione: come assicurare la concorrenza” sono stati gli altri due temi – insieme al trasporto pubblico locale – oggetto di dibattito. Tra gli interventi, alcuni dei maggiori esperti delle Università di Bologna, Firenze, Padova, della Sapienza e della Luiss di Roma e di istituzioni come la Consip, Scuola Superiore di Pubblica Amministrazione oltre che dell’Autorità garante della Concorrenza e del mercato.

