



Un momento dello sciopero dei trasporti con gli autobus fermi alla stazione Termini, Roma

# BUS, TRAM E METRO UN MERCATO DA APRIRE

**Le aziende private di Anav: più concorrenza nel trasporto locale per migliorare i servizi**

di **Morena Pivetti**

## TRASPORTI

DI APERTURA DEL MERCATO di bus, tram, metro e treni locali e regionali, di concorrenza tra le imprese per aggiudicarsi i contratti di servizio di Comuni e Regioni, si dibatte, ininterrottamente e ferocemente dal 1997, anno di approvazione del decreto legge 422, avvio della liberalizzazione del settore. Perché di concorrenza, in questi venti e passa anni, se ne è vista poca, e l'Italia e le sue città non brillano in Europa per quantità e qualità del trasporto locale. A rilanciare per l'ennesima volta la sfida, a chiedere una apertura reale, così che "alla teoria segua la pratica e al presente il futuro", per dirla con le parole del presidente Giuseppe Vinella, stavolta è Anav, l'associazione delle imprese private, che ha scelto questo evergreen assai dibattuto per celebrare i suoi 75 anni di vita tra Modena e Maranello, nella cornice dei due musei dedicati a Enzo Ferrari e alla casa automobilistica, icona nel mondo del

lusso e della velocità. Chiamando il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, i professori Giuseppe Catalano, di Diag-Università La Sapienza di Roma, e Carlo Carminucci, di Isfort, e il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia a offrire il proprio contributo, alla presenza di oltre 200 imprenditori, amministratori locali e stakeholders del settore.

“Vogliamo impiegare le nostre migliori capacità ed energie per creare un sistema di mobilità collettiva moderna e di qualità, efficiente ed ecologica, finalmente capace di sottrarre quote significative di spostamenti all'auto privata”, ha esordito Vinella, che guida 550 imprese associate nei tre segmenti trasporto locale, noleggio bus con conducente e autolinee nazionali e internazionali di lunga percorrenza, circa il 40% di un settore industriale che genera più di 10 mld di fatturato e trasporta 4 miliardi di passeggeri, forte di 78mila autobus e oltre 120mila addetti.

“Ad oggi solo circa il 30% del mercato, su 12 mld di fatturato totale, è aperto alla concorrenza, soprattutto dove operano le aziende private, mentre resta assai diffuso il ricorso agli affidamenti in house per i servizi su gomma e agli affidamenti diretti per le linee dei treni regionali - ha denunciato il presidente - dove l'operatore di Stato è in regime di monopolio. Non accettiamo più questo mercato a due velocità, con aree protette, diritti di nascita, distorsioni della concorrenza e gestioni inefficienti che bruciano risorse. Non ci stiamo più: pretendiamo di competere in condizioni di parità, per migliorare il servizio offerto ai cittadini, recuperare traffico e ricavi e dipendere meno dalla contribuzione pubblica”.

Il presidente di Art, Andrea Camanzi, si è domandato perché il mercato del trasporto locale sia fermo, mentre cresce, in qualità e quantità, la domanda e gli utenti finali sono insoddisfatti. “Perché il servizio è troppo rigido, ingabbiato - si è risposto - concepito sulla capacità degli enti locali di prevedere la domanda futura e organizzarla. Una mission impossibile. Occorre aprire alla concorrenza ma soprattutto dare flessibilità, libertà agli operatori di organizzare l'offerta e decidere i prezzi. La sharing economy cresce al 300% perché è libera”.

Dopo aver ricordato le decisioni sull'accesso alle autostazioni, gli affidamenti e le gare, gli ambiti di servizio pubblico e le tecniche di misurazione della qualità ed efficienza del servizio ferroviario, Camanzi ha spiegato cosa farà l'Autorità in futuro.

## SOLO IL 30% DEL MERCATO, SU 12 MLD DI FATTURATO TOTALE, È APERTO ALLA CONCORRENZA

“Lavoreremo per estendere ai bus e alle linee via mare il lavoro fatto su qualità ed efficienza per le ferrovie, alla tutela dei diritti dei passeggeri e ai test di equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico per le linee ferroviarie locali”.

Test propedeutici ad aprire alla concorrenza nel mercato a partire dal 14 dicembre 2020, come prevede il IV pacchetto ferroviario, i collegamenti regionali. Che potrebbero innescare una vera rivoluzione: “Poniamo che un nuovo operatore voglia fare dei treni tra Bologna e Modena. Potrà sottrarre viaggiatori all'azienda titolare del contratto con la Regione fino al punto in cui non ne metterà in discussione l'equilibrio economico. Se può offrire un servizio efficiente, sicuro, a prezzi più bassi, ampliando la scelta per gli utenti, noi lo permetteremo. Stiamo lavorando insieme ai regolatori degli altri Paesi dell'Unione”.

Per smuovere le acque stagnanti della concorrenza, Anav ha offerto un aiuto concreto alla platea degli stakeholders: lo studio su “Le linee guida per l'apertura al mercato dei servizi Tpl, una proposta metodologica”, curato da Giuseppe Catalano e Carlo Carminucci. “Le gare possono migliorare significativamente la quantità e qualità del trasporto locale, servizio di cui non possiamo dirci soddisfatti - ha insistito Catalano - La concorrenza nell'alta velocità ha fatto bene a tutti”. Questo il bilancio nel Tpl: delle 42 gare annunciate dal 2014 ad oggi ne sono state aggiudicate solo 3 (il bacino metropolitano di Torino e due in Veneto) mentre sono stati fatti 18 affidamenti diretti o in house e prorogati 20 contratti; le gare regionali per il Friuli Venezia Giulia e la Toscana sono ancora in attesa di sentenza del Consiglio di Stato.

Le criticità maggiori sono la mancanza di analisi sulla domanda passata e sui servizi svolti e la carenza di progettazione delle gare. “Regioni e Comuni - ha aggiunto Carminucci - non hanno le risorse economiche e il personale per tenere monitorato il servizio, quindi per valutare l'operatore”. Nel chiudere i lavori il presidente di Confindustria, a cui l'associazione aderisce, ha sottolineato come “la richiesta di più liberalizzazione e più gare avanzata da Anav è un appello che viene da lontano e da tanto tempo ed è frutto di un'idea di un Paese più competitivo”. “Il messaggio forte che parte da qui, da Maranello, dalla Ferrari - ha concluso Vincenzo Boccia - riconferma la centralità dell'industria per l'Italia, industria che si declina anche nella logistica, nel turismo, nei servizi, nell'edilizia. E naturalmente nel trasporto”. ■