**IL TPL: PRESENTE E FUTURO**

Buongiorno a tutti e benvenuti.

È davvero un piacere aver riscosso con questa nostra iniziativa l’interesse di così tanti stakeholders ed esperti del settore e di autorevoli rappresentanti delle Autorità e delle Istituzioni che hanno aderito al nostro invito, che vedo presenti in sala e che quindi ringrazio sentitamente.

Osservo con piacere la numerosa partecipazione di Assessori, dirigenti e funzionari delle amministrazioni locali e delle agenzie che hanno la responsabilità di curare un settore così complesso e così importante per le comunità locali.

Rivolgo un benvenuto particolare al Professor Andrea Camanzi, cui cederò al più presto la parola, Presidente dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti che ha recentemente messo in consultazione delle importantissime misure di regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Un saluto anche a tutti i graditi ospiti della nostra tavola rotonda che si terrà a seguito alla presentazione delle “linee guida per l’apertura al mercato dei servizi di trasporto pubblico locale”, curata dal Prof. Giuseppe Catalano dell’Università Sapienza di Roma e dal Prof. Carlo Carminucci di ISFORT e coordinata dal nostro responsabile della comunicazione Massimo De Donato.

Consentitemi, a questo punto, di rivolgere un calorosissimo saluto e uno speciale ringraziamento a Vincenzo Boccia, il nostro Presidente di Confindustria!

È un onore avervi ospiti in occasione del 75° anniversario della costituzione di ANAV, che celebriamo in questa occasione, l’Associazione delle aziende del trasporto passeggeri con autobus.

Dalla nascita della nostra Associazione è quindi trascorso un lungo periodo, durante il quale – sin dall’inizio aderenti a Confindustria – siamo cresciuti nella consapevolezza del ruolo determinate dell’imprenditoria privata nello sviluppo della nostra economia, per la modernizzazione del Paese, per l’occupazione e la competizione nel mercato globale.

Siamo orgogliosi di poter celebrare insieme a voi questa nostra importante occasione qui a Maranello, nello stabilimento Ferrari, una delle eccellenze italiane riconosciute in tutto il mondo che testimonia egregiamente la capacità della nostra industria di competere ai più alti livelli, unendo competenza manageriale, passione, creatività e visione.

Noi siamo convinti di poter impiegare queste attitudini – tipiche delle imprese di ANAV – per contribuire a uno sviluppo del trasporto pubblico locale lungo un sentiero industriale e di mercato, per creare un sistema di mobilità collettiva moderna e di qualità, efficiente ed ecologica e finalmente in grado di attrarre quote significative dalla mobilità privata trasformando il nostro modo di spostarci, la fruizione degli spazi, l’estetica stessa delle città e dei territori, migliorando quindi la qualità della vita di tutti i cittadini.

Siamo desiderosi, quasi ansiosi, di poter svolgere pienamente questo ruolo, di fare la nostra parte per favorire la crescita di un settore che, secondo le recenti analisi di Cassa Depositi e Prestiti, potrebbe contribuire, ove sostenuto con politiche adeguate, a una crescita del PIL per oltre 4 miliardi di euro l’anno, creando 600 mila posti di lavoro aggiuntivi in un quinquennio. Ma affinché questo percorso di sviluppo possa effettivamente essere intrapreso occorre che ciascuno svolga al meglio il proprio ruolo e si impegni a tradurre in atti concreti gli indirizzi normativi che sono dati da tempo e che sembrano condivisi da tutti.

Un ruolo primario spetta alle Istituzioni nazionali e locali che sono chiamate a:

* mantenere stabili le regole del gioco, evitando di adottare controriforme prima ancora che le riforme siano state attuate;
* stabilire tappe realistiche ma ineludibili di transizione al mercato, non ripetendo l’errore di introdurre vincoli eccessivi salvo poi prorogarne all’infinito l’applicazione;
* non distrarre dal settore le risorse a disposizione, che devono invece essere certe e stabili nel tempo per consentire agli operatori di investire e agli enti di programmare.

A riguardo voglio rimarcare l’importanza della recente conferma da parte del Governo del recupero in sede di assestamento di bilancio dei 300 milioni del Fondo nazionale TPL che erano stati accantonati e resi indisponibili;

* non accondiscendere ad un mercato a due velocità dove spazi sempre più estesi sono sottratti alle gare per ragioni che con la professata “capacità di meglio soddisfare l’interesse della collettività” hanno davvero poco a che vedere.

Il mercato del TPL in Italia continua infatti a scontare un grave deficit di concorrenza che causa distorsioni allocative, alimenta rendite di monopolio, consente il protrarsi di gestioni inefficienti, brucia risorse che potrebbero essere impiegate in servizi migliori e in investimenti.

Su un fatturato complessivo di settore di circa 12 miliardi di euro solo il 30% di questo risulta aperto alla concorrenza e, guarda caso, quello dove è maggiormente sviluppata la presenza di capitale privato.

Il mercato ferroviario regionale è invece caratterizzato dalla posizione di sostanziale monopolio dell’operatore di Stato che, dopo i recenti rinnovi in affidamento diretto di quasi tutti i contratti di trasporto ferroviario regionale, si protrarrà almeno fino al 2033.

Nel TPL con autobus continua un diffuso ricorso agli affidamenti in house che anzi, negli ultimi anni si è addirittura ampliato.

Questo assetto, come abbiamo più volte evidenziato, ostacola condizioni eque di confronto tra le imprese e frena quel processo di crescita industriale del settore che è invece indispensabile per colmare il gap di competitività e qualità dei servizi accumulato nei confronti dei Paesi più virtuosi.

Oggi possiamo affermarlo senza tema di smentita: la nuova cornice comunitaria introdotta con il Regolamento n. 1370 del 2007 non ha inciso positivamente sul processo di liberalizzazione e, anzi, ha portato indietro le lancette del mercato concedendo un ulteriore periodo decennale, fino al 3 dicembre 2019, per sottrarsi all’obbligo di gara che era originariamente previsto nel Decreto legislativo n. 422/1997.

Ebbene il 3 dicembre 2019 è arrivato! Ma poco o nulla è stato fatto affinché questa scadenza possa rappresentare un vero giro di boa verso la concorrenza.

Il Regolamento comunitario contempla infatti, anche dopo il periodo transitorio decennale oramai esaurito, numerose eccezioni al principio ordinario della concorrenza per il mercato, tra le quali spiccano per estensione e rilevanza quella dell’affidamento diretto dei servizi ferroviari e quella degli affidamenti in house.

Né il legislatore nazionale ha voluto fino in fondo cogliere, come poteva, gli spazi lasciati dal regolamento per l’adozione di norme maggiormente pro-concorrenziali. In verità, abbandonati finalmente progetti troppo ambiziosi di riforma generale di tutti i servizi pubblici locali, la riforma introdotta con il decreto legge 50 del 2017 aveva introdotto principi importanti e condivisi di stimolo alla concorrenza e alla efficienza gestionale, ma a due anni di distanza poco o nulla è stato fatto per consentire l’applicazione in concreto di quei principi, per favorire un ricorso generalizzato alle gare per l’aggiudicazione dei servizi e per transitare a un sistema di finanziamento virtuoso basato sui costi standard.

I segnali sembrano anzi andare in senso contrario e sono poco incoraggianti: il differimento al 2021 dei disincentivi finanziari alle Regioni che erano stati introdotti per i contratti di servizio aggiudicati senza gara fa perdere ogni credibilità del monito e, comunque, offre uno spazio di tempo ampio per procedere senza penali ad affidamenti in house e ad affidamenti diretti con durate decennali, o di un quindicennio per la modalità ferroviaria.

Peraltro le Regioni hanno avanzato espressamente la richiesta di superare definitivamente la previsione di ogni penalità e ci risulta se ne stia discutendo tra il Ministero dei Trasporti e le Regioni stesse, insieme al superamento degli altri criteri di riparto del Fondo nazionale trasporti; criteri che erano stati introdotti con il decreto legge 50/2017 per garantire un finanziamento coerente con la garanzia di livelli adeguati di servizio e per incentivare l’incremento dei ricavi da traffico.

Restano sullo sfondo i costi standard, per i quali il decreto di determinazione è stato già adottato nel 2018 e che sono in ogni caso previsti nel Decreto legislativo n. 422 per la quantificazione delle compensazioni e dei corrispettivi da porre a base di gara. Ma anche queste norme a tutt’oggi risultano carenti di una corretta applicazione e oggetto di interpretazioni diversificate nei vari territori, che rischiano di vanificarne l’obiettivo di fondo e cioè eliminare ogni alibi a una quantificazione sovradimensionata dei corrispettivi negli affidamenti diretti e garantire un importo a base d’asta nelle procedure di affidamento concorsuali che sia adeguato e comprensivo della quota di ammortamento e di un ragionevole margine di utile da reinvestire.

Rispetto agli stimoli al processo di liberalizzazione introdotti con il D.L n. 50/2017, ci sembra di assistere a un passo indietro e il complesso di quella riforma che ci aveva visto fattivamente coinvolti sembra aver perso slancio e destinato a restare sulla carta, o addirittura, come dicevamo, a essere superato.

Ebbene, noi imprese private del TPL non ci stiamo! Vogliamo affermarlo oggi, con forza, in occasione del 75° anno di vita dell’ANAV.

Desideriamo competere in posizione di parità e, soprattutto, in uno spazio più ampio, guardando allo sviluppo del settore e al miglioramento del servizio offerto ai cittadini. Non possiamo accettare che gli spazi di reale competizione siano limitati a quelli dove già si sono confrontate virtuosamente aziende pubbliche e aziende private, aggregandosi e creando anche sinergie, laddove se ne sono poste le condizioni.

Non rimarremo spettatori di fronte a pratiche sempre più diffuse e “raffinate” per il mantenimento dello status quo, a difesa di rendite di posizione non conquistate sul campo ma acquisite per “diritto di nascita”.

Le recenti proposte di project financing per la realizzazione di infrastrutture di trasporto da remunerare con concessioni lunghe della gestione dei servizi non possono essere viste come un modello virtuoso di integrazione e sviluppo, ma piuttosto come una ulteriore difesa dalla competizione vera.

Occorre quindi il coraggio di superare i privilegi, di porre termine allo sfasamento degli ultimi venti anni tra una normativa che proclama la realizzazione di un mercato aperto e una pratica amministrativa, politica e industriale che difende a denti stretti l’assetto precostituito. Occorre il coraggio di affrontare e superare disparità concorrenziali, rendite da monopolio e abusi di posizione dominante ancora largamente presenti. Ciò e tanto più necessario ove si consideri che l’assetto di mercato del trasporto pubblico regionale e locale è sempre più intermodale e interconnesso, anche grazie alle nuove tecnologie, ed è quindi evidente che le rendite di posizione e le distorsioni concorrenziali che si verificano in un segmento si ripercuotono sull’altro, con il rischio, addirittura, di un arretramento nel processo di liberalizzazione.

Solo così il settore può evolvere verso una dimensione industriale, dare servizi di qualità elevata ai cittadini, recuperare traffico e ricavi con un’offerta più attrattiva e competitiva, e in prospettiva dipendere meno dalla contribuzione pubblica e dal dirigismo a tale contribuzione associato. Solo così l’impresa può svolgere a pieno il proprio ruolo coniugando due anime oggi in evidente contrapposizione:

* da un lato, quella di impresa “incumbent”, che legittimamente difende la posizione acquisita tramite esperienza, sacrifici, investimenti;
* dall’altro, quella di impresa “new comer”, che altrettanto legittimamente desidera competere equamente per estendere il proprio spazio di mercato e reinvestire in altri ambiti territoriali gli utili, l’efficienza, il background acquisito nella gestione dei servizi.

In un mercato “normale”, una medesima impresa potrebbe essere “incumbent” in un ambito territoriale e “new comer” in un altro. Ma se, semplificando, gli ambiti territoriali sono soltanto due, uno aperto alla concorrenza di tutti gli operatori interessati e l’altro chiuso perché l’ente rinnova l’affidamento diretto all’impresa controllata oppure all’impresa monopolista, ebbene in questo contesto l’impresa incumbent non compete per il mercato, ma lotta per la sopravvivenza.

Per noi il ruolo dell’imprenditoria privata nel settore del trasporto pubblico locale non può essere limitato alla sopravvivenza!

Vogliamo quindi farci parte attiva per spezzare le catene del conflitto di interessi che inevitabilmente si genera ogniqualvolta gli enti competenti hanno interessi proprietari nelle aziende che gestiscono i servizi e che è tra le principali cause del mancato sviluppo del settore verso una dimensione industriale.

Vogliamo alimentare un circolo virtuoso di proposte e buone pratiche per la transizione, finalmente, dalle norme agli atti, dalla teoria alla pratica, appunto “**dal presente al futuro del TPL”.**

Restiamo infatti convinti che nel nostro Paese ci siano le capacità imprenditoriali, le professionalità, le risorse umane e tutte le potenzialità per arrivare a questo traguardo attraverso il dialogo costante e il confronto costruttivo con le parti sociali, tra le componenti istituzionali e industriali del settore e con un ascolto attento delle istanze di cittadini, lavoratori e utenti.

Mi avvio a concludere il mio intervento osservando che, proprio con questo intento e con questa ambizione, ci siamo fatti promotori dell’iniziativa odierna, coinvolgendo gli stakeholders del settore, e in primo luogo le Amministrazioni territoriali, su una metodologia che possa supportare gli enti affidanti nella complessa gestione operativa delle procedure di affidamento dei servizi.

In questo senso il progetto di realizzazione di “linee guida per l’apertura al mercato del TPL” – affidato a professionisti esperti e indipendenti che da tempo collaborano con le Istituzioni pubbliche – si colloca in una linea di continuità con lo studio realizzato dall’Università Sapienza e presentato lo scorso anno per l’utilizzo dei costi standard ai fini della quantificazione dei corrispettivi da porre a base d’asta.

Oggi ci focalizziamo su alcune altre questioni altrettanto importanti:

* le modalità di analisi della domanda di mobilità attuale e potenziale preordinate a una corretta determinazione dei servizi minimi nell’ambito della attività di pianificazione degli Enti territoriali preposti;
* e, tema strettamente correlato, l’ottimale individuazione dei bacini di mobilità e il corretto dimensionamento dei lotti di gara, con l’obiettivo di favorire una migliore efficienza ed efficacia del sistema di offerta di mobilità pubblica, allocando al meglio le ridotte risorse disponibili, e agevolando una concorrenza sana.

Sono questi i temi prioritari di un progetto metodologico più ampio e complessivo che si propone, partendo dalle misure di regolazione dell’Autorità dei trasporti, di esplicitare le indicazioni tecniche e operative utili a implementare gare eque e contendibili e a passare finalmente dalle norme agli atti.

Concludo ora veramente la mia relazione introduttiva, lascio la parola per gli interventi previsti dal nostro programma e torno a ringraziarvi davvero per la gradita e numerosa partecipazione.

27 giugno 2019