



Smart cities: prospettive del trasporto in città

# Agenda

1

- La Teoria
  - Teoria
  - Tipologie di gestione
- Breve storia della normativa
- Casi studio

Libera concorrenza e social optimum non per forza raggiungibili

## ECONOMIE DI SCALA

- Investimento in infrastrutture
- Economie di network (interscambi etc)
- Economie di Mohring

## MONOPOLIO NATURALE

- Luoghi raggiungibili mediante una sola infrastruttura

## ESTERNALITÀ

- Public benefit > private benefit



Un intervento pubblico è necessario

## Congestione

- Probabilità di non ottenere un equilibrio non congestionato per generare profitti

## Concorrenza

- Il pubblico regola i prezzi
- Prezzi → Marginal social benefit per evitare rendite da monopolio

## Esternalità

- Il pubblico regola i prezzi
- Prezzi → Marginal social benefit per evitare servizi sottodimensionati rispetto al beneficio sociale totale
- Il privato emerge dove si possono estrarre rendite (e.g. quartieri ad alta densità abitativa senza alternativa, servizi ad alta qualità, con alternativa non comparabile)

# La gestione pubblica

## Congestione

- Probabilità di non ottenere un equilibrio non congestionato per capacità del decisore politico

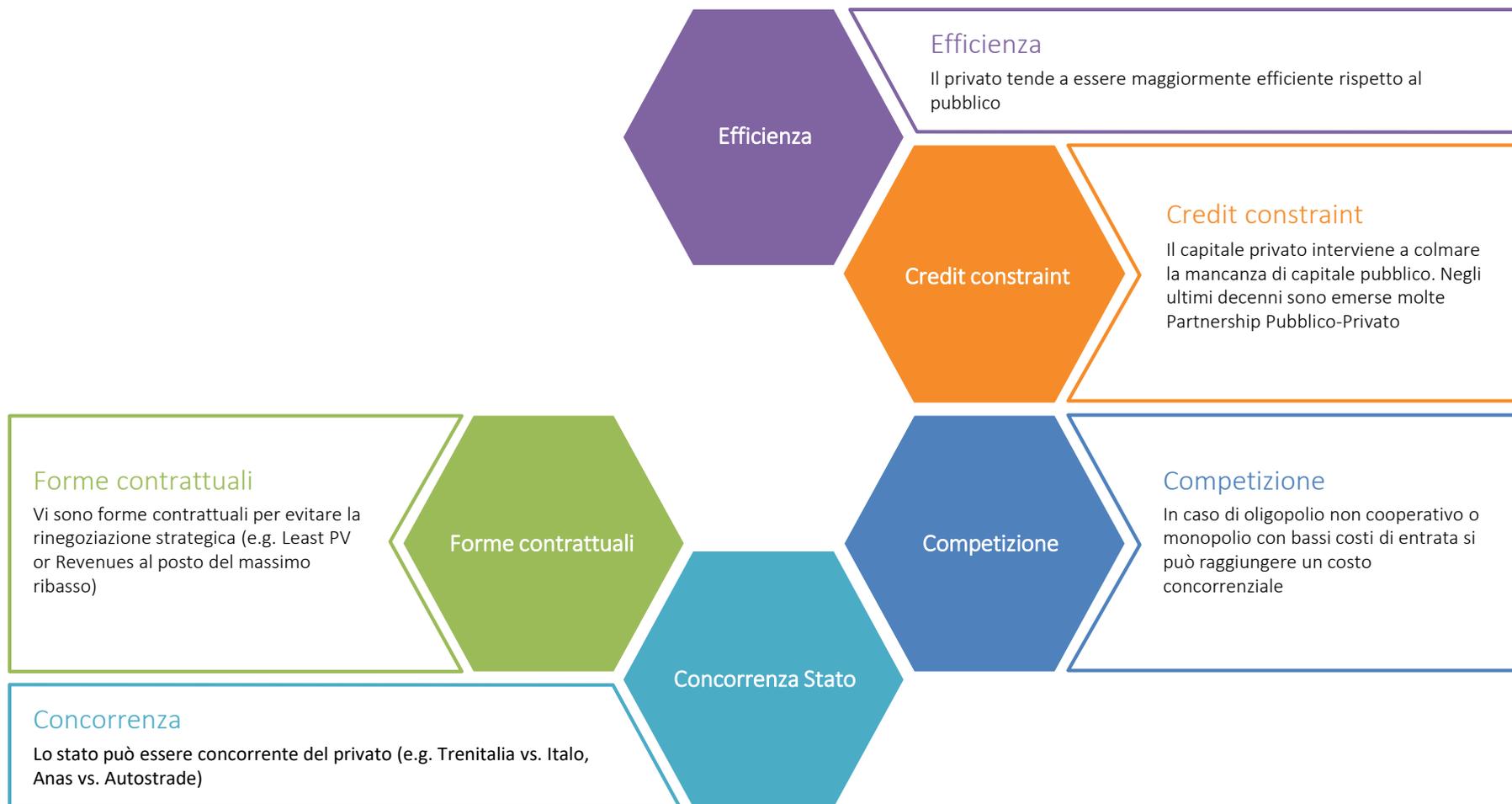
## Efficienza (in termini di produttività)

- Mixed evidence, ma tendenzialmente mostra un gap di efficienza della gestione pubblica (specie nel trasporto su gomma)
- Controllo affidato ai politici (quindi agli elettori, considerabili come un azionariato disperso e disattento)
- Maggiore efficienza in comunità piccole

## Rendicontabilità dei controllori pubblici

- In caso di gestione privata, se vi è scarsa redicontabilità dei controllori pubblici emerge un servizio inefficiente a prezzo di monopolio
- Trasferimento di risorse pubbliche a un'azienda privata
- Rischio di corruzione o rinegoziazione strategica

# Variabili per l'assegnazione del servizio



# Agenda

- La Teoria

2

- Breve storia della normativa

- Casi studio

# Breve storia della normativa

## Quando nasce l'esigenza di riformare l'economia Italiana?

Con l'inizio degli anni '90, in seguito all'affermazione delle teorie economiche "tacheriane" avvenuta nel decennio precedente, si ha la volontà di rendere più efficiente la nostra economia, stimolando la concorrenza e riducendo i tanti monopoli pubblici che al tempo caratterizzavano l'economia del bel paese.

## Cosa comporta il decreto 386 del 1991?

Con il decreto 386 del 1991, si è dato vita al processo di trasformazione in società per azioni di tutte quelle attività che in precedenza il pubblico svolgeva direttamente attraverso enti pubblici economici o aziende autonome. Quindi il decreto imponeva di trasformare queste entità da soggetti di diritto pubblico a soggetti di diritto privato.

# Breve storia della normativa

## Obiettivi del decreto 386 del 1991



Avvicinare alle logiche di mercato le aziende pubbliche



Aprire queste società al capitale privato



Facilitare futuri processi di privatizzazione

## Processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali

- Decreto Burlando (1997): si conferisce la possibilità agli enti locali e si incentiva la messa a gare dei servizi di pubblica utilità
- Decreto Lanzillotta (2006): Volontà di rendere più difficile la gestione *in house*, ma la proposta non viene approvata per la contrarietà di PRC
- Altri piccoli interventi normativi

# Breve storia della normativa

Come la PA può gestire di TPL?



società *in house*



Società miste con  
evidenza pubblica per  
la scelta dei soci privati



Messa a gara

A che spetta la scelta?

**Amministrazioni comunali** e **governi regionali**, in base alle dimensioni del distretto territoriale che si vuole coprire con il servizio messo a gara

# Breve storia della normativa

## Cosa è successo?

- Poche gare, la scelta della gestione *in house* che dal quadro normativo doveva essere una via straordinaria è diventata la scelta ordinaria
- Anche dove le gare si sono effettuate, **non si è verificata una vera apertura alla concorrenza**, infatti molte delle gare sono state **vinte dal vecchio gestore**, il quale molto di frequente era **l'unico partecipante**, spesso questo è stato causato dalla volontà dell'amministrazione di affidare la gestione all'*incumbent*, quindi si è assistito a **bandi scritti su misura** per il gestore precedente.
- in molti casi le concessioni vengono **prorogate anche ben oltre le condizioni concesse dal regolamento comunitario**, ritardando i momenti in cui le varie imprese si devono confrontare con il mercato, o perlomeno essere valutate adeguatamente dalle amministrazioni comunali.

# Breve storia della normativa

## Cosa dice l'AGCM?

- Gli effetti delle liberalizzazioni messe in pratica da altri paesi europei, mostrano che il grado di efficienza delle aziende di TPL è fortemente correlato con le modalità di assegnazione, registrando performance migliori nelle aziende a cui è stata affidata la gestione in seguito ad una gara.

## Cause del fallimento delle gare secondo AGCM

Le principali cause che incidono sul fallimento delle gare svolte in Italia, riguardano le **incertezze normative** che regolano il settore. Infatti, in seguito al Decreto Burlando, ci sono stati numerosi interventi normativi che hanno reso la materia confusa e, spesso non chiara nel definire **quale sia l'ente territoriale a cui spetta la scelta sulle modalità di affidamento del servizio**

Inoltre, dove le gare si sono svolte, queste hanno prodotto risultati poco soddisfacenti, a causa della **difficoltà per possibili società entrant a partecipare alle gare**. Esempio il **caso della regione Toscana**, la quale ha messo a gara il trasporto pubblico su gomma in un bacino territoriale coincidente con la regione stessa, e la vincitrice della gara nonché unica partecipante è stata *l'incumbent*

# Agenda

- La Teoria
- Breve storia della normativa

3

- Casi studio

# Casi studio

- Primo ramo inaugurato nel 2010, costruito in project financing da un'ati guidata da Ratp
- Gestione della linea mediante GEST (51% Ratp, 49% ATAF, a capitale pubblico)
- Il Comune di Firenze mantiene le decisioni in ambito di politiche di mobilità e di tariffe, oltre a essere proprietario dell'infrastruttura
- Le customer satisfaction mostrano alti livelli di gradimento e l'utilizzo è più alto rispetto a quello inizialmente stimato

- Maggior azienda di trasporto pubblico a capitale privato italiano; opera servizi urbani ed extraurbani in Lombardia ed Emilia-Romagna
  - L'azienda è in espansione, dopo essersi aggiudicata l'appalto per la gestione del tpl nella Provincia di Pavia
- Il parco veicoli ha un'età media inferiore a quella nazionale (10 vs 11 anni). Le customer satisfaction indicano soddisfazione sopra la media nazionale (7,7/10 vs 6,6/10)

- Consorzio nato nel 2000, nel 2010 si aggiudica la gara d'appalto per la gestione delle linee periferiche di bus a Roma (circa 20% del totale). La concessione doveva scadere nel 2018, ma è stata prorogata per ritardi burocratici
- La programmazione del servizio è aumentata ma non è mai stata rispettata
- La flotta degli autobus ha un'età sensibilmente più alta rispetto alla media italiana e dal 2017 l'azienda ha incontrato problemi nel pagamento degli stipendi

- Negli anni '80 i servizi di autobus furono privatizzati. A Londra sotto il coordinamento di *London Buses Ltd*
- Ad oggi operano 20 aziende, con contratti di servizio di 5 anni
- Le indagini customer satisfaction mostrano risultati molto positivi

