

La Liberalizzazione nel Trasporto Pubblico Locale

F.O. Rossignolle
AD Transdev Italia

Workshop Assolombarda
29 gennaio 2008

- I. Presentazione di Transdev
- II. Il mercato italiano: situazione attuale
- III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida:
 - a) Una vera politica dedicata al TPL
 - b) Modificare i bandi di gara
 - c) Il modello della società mista – vantaggi e svantaggi

I. Presentazione di Transdev

- TRANSDEV è una filiale al 70% della Caisse des Dépôts francese.
- E' nata in Francia negli anni '80 per lo sviluppo delle reti urbane con sistema di tramvia (Transdev è all'origine della reintroduzione della tramvia in Francia, a Nantes, nel 1985).

- Oggi TRANSDEV è il quarto Gruppo Europeo,
- ✓ presente in **9 paesi**
 - ✓ con un volume d'affari di **3,4 miliardi di Euro**
 - ✓ **43.000 dipendenti**
 - ✓ **19.000 veicoli,**
di cui più di 1.000 veicoli di tramvia e di metropolitana

→ Il Gruppo è il leader mondiale della tramvia ed il primo gestore di società miste

I. Presentazione di Transdev



- Il mercato del TPL non è aperto:
- Il mercato è formato principalmente da società pubbliche; le aziende private rappresentano circa l'88% delle imprese (su un totale di 1.194) ma solo il 27% dell'offerta e, soprattutto, quasi solamente sulla parte interurbana e noleggio.

- Su 100 gare in Italia, meno di 5 hanno visto l'affermazione di nuovi operatori.
- Forti barriere all'ingresso determinate dalle caratteristiche dei capitolati

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

a) Una vera politica dedicata al TPL

- Un piano pluriennale per la modernizzazione del TPL
- Un contratto di servizio più economico, con impegni di qualità di servizio ma più redditivo
- Un finanziamento degli Enti Locali con un sistema fiscale locale

b) Modificare i bandi di gara

Per avere una vera liberalizzazione, le gare per i servizi devono possedere:

- dei requisiti non discriminanti
- delle regole chiare in termini di trasferimento di: dipendenti, immobili e materiale rotabile
- delle formule di indicizzazione (sul gasolio, sull'ISTAT,)

c) Il modello della società mista

In un mercato dove gli Enti Locali hanno delle difficoltà ad accettare una privatizzazione totale del gestore di TPL, la società mista offre una serie di vantaggi:

- un chiaro patto parasociale con il soggetto privato che chiarisce i diritti e gli obblighi di ciascun partner e un

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

accordo basato sulla realizzazione del piano industriale

- una gestione fatta con un operatore tecnico avente la capacità di gestire un piano industriale, separato dalla politica, con esperienza e know-how;
- Un socio pubblico con la maggioranza del capitale ed un controllo delle strategie

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

Ma il modello non è perfetto, perché:

- La redditività sul capitale investito è bassa
- Distribuire dividendi è sempre una discussione difficile
- Se l'Autorità Locale non ha fatto la scelta di creare una squadra dedicata alla mobilità, la gestione dei progetti e

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

dello sviluppo della mobilità con il partner privato può essere difficile

→ L'Ente Locale è sempre il cliente e il socio; come situazione può essere schizofrenica

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

Questo modello può essere, come è avvenuto in Francia, il primo step verso una chiara separazione tra il ruolo di gestore e di responsabile della mobilità.

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

Esempi:

Rete di Orléans (Francia)

- Prima del 1977: Municipalizzata
- 1977 – 2003: società mista (40% Transdev – 60% Comune)
- dal 2003: società al 100% Transdev

III. Tre proposte per una liberalizzazione più rapida

Rete interurbana della Savoia

- Prima del 1982: società pubblica (100% Provinciale)
- 1982 – 1992: società mista (20% Transdev – 80% la Provincia)
- dal 1992: filiale di Transdev