

La liberalizzazione: solo un rito o opzione di *policy*?

Carlo Scarpa

Università di Brescia

cscarpa@eco.unibs.it

Liberalizzazione: rito o policy?

- "Filosofia"
- Ferrovia e TPL
- Atto di fede o analisi?

Filosofia teoretica...

- Rileggiamo i testi sacri : a cosa serve la concorrenza?
 - Maggiore efficienza del servizio
 - costi minori : personale, acquisti, ...
 - Maggiore qualità del servizio
 - frequenza, vetture, affidabilità, ...
 - Maggiore innovazione
- Esistono le condizioni perché questo avvenga?

Sempre filosofia...

- *Comunque monopolio? Concorrenza solo per il mercato:*
 - La gara seleziona chi fornisce il servizio
 - Anche il costo è determinato dalla gara
 - Il resto (al 90%) è determinato dal bando (ovvero, dal sistema di regole)
- *Concorrenza anche nel mercato?*
 - FFSS: possibile in misura assai limitata per i passeggeri, più interessante per le merci
 - TPL: possibile, con un po' di problemi

Verso la ragion pratica ?

- Ferrovie
 - Declino di lungo periodo in tutta Europa
 - Rete separabile dal servizio
 - Coordinamento importante
 - Qualità del servizio interdipendente
 - Merci - passeggeri
- TPL
 - Rete distinta (e separabile) solo parzialmente (filo e rotaia)
 - Maggiore flessibilità (gomma)
 - Solo passeggeri
 - Integrazione tariffaria cruciale

Trasporto passeggeri FS - lunga percorrenza e regionale

		2000	2004	2005	2006	2006/2000
Viaggiatori (x 1000)		478.200	504.351	516.768	540.194	13,0%
	Lunga percorrenza	70.000	69.298	72.461	74.393	6,3%
	Regionale	408.200	435.052	444.307	465.801	14,1%
Viaggiatori km su ferro (milioni)		48.794	47.517	46.144	46.439	-4,8%
	Lunga percorrenza	27.537	24.906	25.102	25.143	➔ -8,7%
	Regionale	19.596	20.672	21.042	21.296	➔ 8,7%

Perde quota il trasporto a lunga percorrenza

Aumenta la domanda di servizi regionali
Ancora più vero considerando le ferrovie in
concessione

Alcuni servizi in utile, altri in perdita. Quali? (W la trasparenza...)

Investimenti sulla rete: soprattutto sulla lunga percorrenza (AV)

Pregi e difetti della separazione tra lunga percorrenza e regionale

- Chiarezza e regolazione
 - Vicinanza all'utente (almeno per i servizi regionali)
 - Maggiore chiarezza nelle responsabilità politiche
 - Maggiore chiarezza nei conti
- Una separazione per certi versi poco naturale
 - Sacrificate le "sinergie di rete" (coincidenze)
 - Alcuni segmenti di domanda poco serviti (turismo)
 - Servizio regionale molto sussidiato, quello nazionale meno
 - Tentazione di spostare i costi nel segmento sussidiato
 - Rigidità nella ripartizione
 - dei servizi di manutenzione
 - dell'utilizzo del materiale rotabile

Trasporto pubblico locale

- Molto diverso?
- Sì
 - Meno cruciale la rete (gomma)
 - Decidono gli enti locali
 - Più facile la concorrenza sul campo
- No
 - Sussidi pubblici imprescindibili
 - Gare? Decidono i proprietari degli *incumbent*
 - Problemi di eccesso di forza lavoro

Elementi critici delle gare

- Il materiale rotabile
 - In GB, *Rolling stock companies*
- Tempi di inizio del servizio dalla assegnazione
- La durata della concessione
- Cosa avviene agli asset e al personale al momento dell'eventuale ricambio
- Il numero dei concorrenti
 - Associazioni temporanee di impresa
- Separazione tra chi bandisce e chi controlla le imprese

TPL: spazio per la concorrenza?

- Possibile il frazionamento su diverse tratte
- Possibili innovazioni di percorso
- Possibile concorrenza tra imprese su una stessa tratta, più o meno negli stessi orari
- Problema: integrazione tariffaria v. concorrenza di prezzo

Le Regioni credono nella concorrenza? (FF)

- Le Regioni sono responsabili del finanziamento, della crescita, dei servizi
 - Poche Regioni investono più del minimo dovuto...
- Il contratto offerto dalle Regioni varia a seconda della sensibilità politica
 - Alcuni buoni esempi, altri meno edificanti...
- Lombardia:
 - Regolazione? esempio positivo
 - Concorrenza? finora, ben poco...

Gli EELL credono nella concorrenza? (TPL)

- *Gare vinte quasi sempre dall'incumbent*
- La salvaguardia sociale è da riformare
 - Normalizzare il mercato del lavoro...
- Con le gare si sono risparmiati soldi importanti
 - Roma : -25% della base di gara
 - In media un sussidio di 1,78 € per bus/km (20% meno della media)
- A chi lasciare il rischio di traffico?
 - Al vincitore per incentivo?
- Gare su tutta la rete o tratta per tratta?

Liberalizzazione: questione di fede?

- Qualcuno ci crede veramente
 - *Gli outsiders*
- Qualcuno deve dire che ci crede
 - *I policy maker*
 - Ma sappiamo tutti che non è vero...
- Qualcuno non ci crede proprio
 - *Gli insider*
 - Ma dirlo non è *politically correct*...

Gli estremisti: "fanatici" o "puri"?



- Al di là degli "estremismi" ...
- Il problema è distinguere fini e mezzi
 - La concorrenza è un mezzo

Le vere domande (1/2)

- Che sistema di trasporti pubblici vogliamo?

- Efficace

- Costo della logistica
- Qualità della vita nelle città
- Costi ambientali del trasporto privato

- Costo ragionevole per fisco e clienti

- Trenitalia : 5,5 mld € (1,6 di contributi pubblici)
 - Ma il totale di fondi pubblici per le FFSS è 18,8 mld € !
- Atm Milano 700 mil €, di cui 350 da bilanci pubblici

Le vere domande (2/2)

- La liberalizzazione è un mezzo utile a tali fini?
 - Sì per ridurre i costi (20-25%?)
 - Salvaguardia sociale?
 - Su tutto il resto, dipende dalla capacità di governo del sistema
 - Disegno delle regole
 - *Enforcement*, controlli, sanzioni
 - Lungo periodo (reti)
 - Varia da settore a settore
 - Coordinamento ... anche tra FF e TPL!

Ci crediamo ?

- Se ci crediamo davvero non basta la litania
 - Separazione proprietaria rete/servizio
 - Separazione servizio/materiale rotabile
 - Controlli esterni indipendenti
 - Gare frequenti
 - Cessione delle tratte con dimensioni non eccessive
 - Concorrenza sulle tratte urbane
 - ...

**Una concorrenza non efficace crea solo
confusione**

Il compromesso storico...?

- Se no - diciamo che abbiamo scherzato...
- Soluzioni di compromesso:
 - L'incumbent mantiene la maggior parte e tranquillizza il sindacato
 - Gli entranti prendono le "briciole" (€€€€€!) e stanno zitti
- Problemi anche peggiori di finanza pubblica
- Problemi di coordinamento e di allocazione delle responsabilità

Grazie...

Carlo Scarpa

Centro Economia e gestione dei trasporti

Università di Brescia

cscarpa@eco.unibs.it