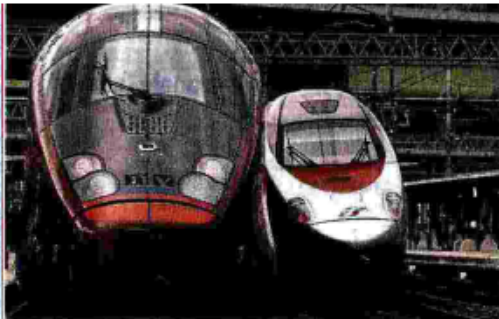


«Trasporti,
40 contratti
pubblici
da rifare»

di Giorgio Santilli

Ci sono 40 contratti di servizio pubblico - ferrovie, trasporto locale su gomma, treni e autobus di lunga percorrenza, metropolitane, concessionari infrastrutturali nel mirino dell'Autorità di regolazione dei trasporti. ▶ pagina 11



Camanzi: da rifare quaranta contratti

Giorgio Santilli ▶ pagina 11

Servizio pubblico. La relazione dell'Autorità dei trasporti: durate, offerte e tecnologie non sono adeguate alle esigenze degli utenti

«Quaranta contratti da rifare»

Camanzi: è necessario arrivare a un cambiamento non ordinario della mobilità

Giorgio Santilli
ROMA

Ci sono 40 contratti di servizio pubblico - ferrovie, trasporto locale su gomma, treni e autobus di lunga percorrenza, metropolitane, concessionari infrastrutturali (a partire da quelli autostradali) - nel mirino dell'Autorità di regolazione dei trasporti. I 40 contratti esistenti e anche tutti quelli che arriveranno nel prossimo futuro a definire gli obblighi di servizio pubblico che aziende, pubbliche o private, devono soddisfare per rispondere a una domanda che senza l'aiuto di sovvenzioni pubbliche resterebbe insoddisfatta. Troppe le "ingessature" di questi contratti per poter rispondere a una domanda di mobilità in profonda trasformazione. Le durate contrattuali di 15 o 20 anni, per esempio, sono ormai fuori tempo e servono più per assicurare benefici al concessionario-monopolista che a garantire una corrispondenza fra domanda e offerta in un'epoca in cui la tecnologia e l'informazione stanno cambiando tutto. E infatti, di quei 40 contratti non uno contiene obblighi di bigliettazione elettronica o di messa a disposizione delle informazioni sui servizi o sulla domanda. Solo il 40% prevede

un obbligo di offerta di posti adeguati alle punte orarie o stagionali della domanda. Vecchi arnesi da cambiare.

Il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, che terrà oggi, alla presenza del Capo dello Stato, la sua quarta relazione annuale, metterà il tema degli obblighi di servizio pubblico al centro di un intervento che disegna scenari futuri di «cambiamento non ordinario» del settore dei trasporti e della mobilità. Bisogna regolare le piattaforme digitali, in attesa dell'arrivo del 5G e dell'auto senza guidatore. Ma con gli obblighi di servizio pubblico si può già fare molto. Non mancherà la concretezza nel definire per esempio quanto i contratti che le Regioni stanno rinnovando in molti casi con Trenitalia per il trasporto ferroviario regionale siano lontani da quel salto di cui avrebbero bisogno per intercettare le esigenze dei pendolari del treno e proiettarli nel mondo della mobilità integrata. Informazioni all'utenza, trasparenza, biglietterie telematiche, disponibilità di servizi Pmr, disponibilità di servizi bici: capitoli mancanti, vecchi schemi riprodotti spesso senza tenere conto di quel che accade sul piano tecnologico ed evitando accuratamente di trasferire sull'utente il

dividendo tecnologico di questa fase. Brutta storia.

La regolazione tecnica non demorde e gli strumenti legislativi gli consentono ormai di intervenire dove la politica non può o non vuole intervenire. Se nella relazione di Camanzi non mancheranno apprezzamenti per il tentativo delle Fs di Mazzoncini di allargare il proprio business (Anas) in funzione di una integrazione modale o di rispondere all'aggressione delle piattaforme digitali con una propria piattaforma, questo salto nella modernità sarà drasticamente censurato quando corrisponde al tentativo di «riprodurre e rafforzare con i nuovi strumenti digitali di informazione le posizioni dominanti del passato». L'Autorità dirà no a tentazioni di farsi piattaforme proprietarie utilizzando in via riservata e incrociando i dati che arrivano da Rfi (concessione per 90 anni!), dal servizio Alta velocità, dagli obblighi di servizio pubblico ferroviario e dai servizi bus e ora anche trasporti urbani e di metrò. «I dati, depurati degli aspetti di privacy, devono essere messi a disposizione del pubblico e dei potenziali concorrenti».

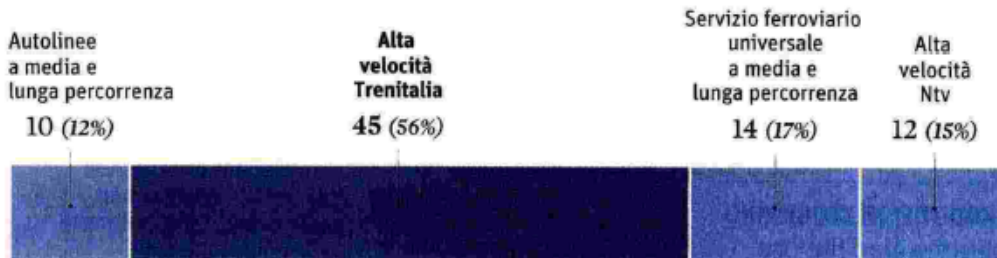
Altro esempio concreto di come la nuova visione dell'Autorità, corroborata dai poteri agiuntivi che gli ha dato il recente

decreto legge 50, possa sfruttare la leva degli obblighi di servizio pubblico e i principi di contendibilità dei mercati - che non significa necessariamente liberalizzazione o affidamento del servizio con gara ma può essere anche una terza forma di concorrenza attraverso la competizione per confronto grazie all'uso di benchmark su singoli segmenti della gestione e del servizio - per trasformare la realtà italiana dei servizi di trasporto collettivo. È il caso che è sulla bocca di tutti come l'esempio dello sfascio massimo del vecchio sistema, l'Atac di Roma. Si vuole rinnovare il contratto in house? Se è previsto per legge forse non si potrà impedire, ragiona Camanzi, ma la regolazione potrà comunque colpire duramente pezzi di rendite del passato. Come? Separazione fra infrastruttura e servizi, accessibilità piena al database del servizio e dei clienti, competizione per confronto chiedendo alla gestione di adeguarsi su ogni singolo segmento ai migliori benchmark italiani ed europei. In questo modo sarà data trasparenza a quello che vale per tutti gli obblighi servizio pubblico: un modello superato di politica che spreca soldi dei cittadini per garantire servizi inefficienti.

La domanda di mobilità

LA MOBILITÀ COLLETTIVA A MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

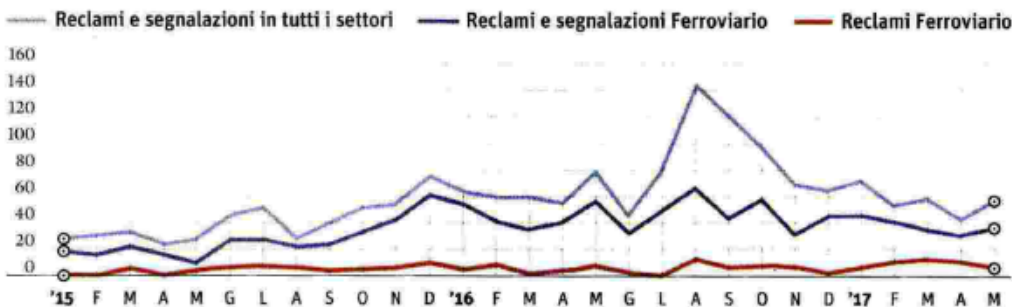
Valori in milioni di passeggeri



Fonte: Trenitalia, Ntv, Checkmybus - anno 2016

I DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Numero di reclami e segnalazioni in ingresso



Fonte: quarto Rapporto annuale Autorità Regolazione Trasporti al Parlamento

20 anni

La durata dei contratti di servizio

Un arco di tempo incompatibile con le esigenze della mobilità moderna