



Spettabile
**Autorità di Regolazione
dei Trasporti**
Via Nizza n. 230
10126 Torino

Invio tramite PEC
pec@pec.autorita-trasporti.it

Milano, 22/07/2014
COGE SZ/ca nr. 320

Oggetto: **Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative
all'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL)**

Si fa riferimento al documento in oggetto, utilmente predisposto da codesta Autorità per fare stato delle problematiche relative al settore dei trasporti pubblici ed alle questioni nello stesso poste all'attenzione degli intervenenti, per evidenziare alcune riflessioni sul tema del TPL che atteso il quadro economico attuale si ritengono rilevanti.

È di tutta evidenza che il quadro regolatorio d'insieme di una eminente funzione di rilevanza nazionale, come il trasporto pubblico, intervenga come elemento preponderante nella strutturazione degli assetti economici sottostanti che per loro natura intrinseca sono fortemente contigui ad assetti privatistici con i quali deve essere stabilita una sintonia al fine di evitare il delinearsi di un quadro incerto e instabile.

Le palestre fondamentali sono l'energia, i trasporti, il settore idrico. Tutti accomunati dalla necessità di procedere con investimenti importanti e dalla scarsità di risorse pubbliche e con la necessità di una maggiore agibilità economica. S'impone un nuovo approccio per garantire che tali investimenti siano cantierabili a fronte di un piano finanziario che nella tutela di chi effettua l'investimento e se ne assume gli oneri sia bilanciato da regole certe e flussi finanziari misurabili in grado di rendere l'investimento stesso non esposto a censure normative o *challenging giudiziario* che sbilanciano il rapporto descritto.

Il Gruppo CO.MO.I con l'assistenza scientifica di REF Ricerche ha sviluppato una piattaforma finanziaria, mediante la costituzione di un fondo di investimento specializzato multi comparto, che ha definito un nuovo ed efficiente approccio al problema del rinnovo del

CO.MO.I. Sim

Compagnia Mobiliare Investimenti - Società d'Intermediazione Mobiliare S.p.A.

Galleria del Corso, 2 - 20122 Milano - Cap. Soc. € 5.000.000,00 i.v. Trib. Mi n. 236623/6334/23
C.C.I.A.A. Mi n° 1167527 - Cod. Fisc. e Part. IVA n. 07574430158 - Iscritta con Delibera Consob n.
11761 del 22.12.1998 all'albo di cui all'art. 20 del D.lgs. n. 58 del 24.02.1998

Aderente al Fondo Nazionale di Garanzia (Art. 62, comma 1, Decreto Legislativo 23 luglio 1996, n. 415)
Tel. +39 02 760571 - Fax +39 02 76057235 - comoisim@comoigroup.it - www.comoigroup.com

parco rotabile la cui obsolescenza è largamente superiore alla media europea. Si accompagna a tale modello il raggiungimento dell'obiettivo di un miglior servizio all'utenza con un minor costo rispetto alle fonti tradizionali di finanziamento sinora utilizzate ma anche e soprattutto un forte impulso all'efficientamento delle aziende del settore nell'ottica di una razionalizzazione complessiva anche del numero degli operatori. Si è quindi ritenuto di rispondere alla consultazione avviata dall'Autorità per proporre alcuni interventi essenziali per rendere viabile tale approccio e renderlo pienamente compatibile con il quadro complessivo delle regole.

In merito a "Gli ambiti di Servizio Pubblico" ed in particolare a quanto evidenziato nella domanda sub 1.2) si ritiene che l'Autorità in un quadro complessivo di riassetto del TPL debba entrare in profondità sulle informazioni che andrà a raccogliere dalle amministrazioni locali non limitandosi ad un semplice recepimento ma invece privilegiando una serie di valutazioni sostanziali ad esempio sulla numerosità dei soggetti gestori, sulle eventuali diseconomicità di esercizio al fine di soppesare le esigenze con le modalità adoperate per soddisfarle in un'ottica di riassetto e recupero di efficienza utilizzando i due *drivers* fondamentali della razionalizzazione dei soggetti gestori e delle economie di scala raggiungibili anche con la messa a fattor comune delle specifiche esperienze di ciascun gestore. Operando in tal senso si possono raggiungere livelli di efficientamento importanti su base regionale. Ciò insiste in maniera preponderante sul lato dei costi (es. materiale rotabile e impianti) ma anche sui livelli occupazionali di bacino.

Per quanto concerne "la durata dell'affidamento" ed in particolare a quanto evidenziato nella domanda sub 2.2) è opinione che l'elemento temporale debba essere commisurato alla vita media economica dei cd. beni essenziali. Come si avrà modo di illustrare *infra* nel presente documento ove si tiri la durata degli affidamenti in modo proporzionale alla vita utile, ad esempio del materiale rotabile, ed a un orizzonte di finanziabilità dello stesso si otterrà un equilibrio prognostico di un risultato positivo: quello di aver avvicinato il mercato degli investitori/finanziatori alle necessità del segmento TPL. Inoltre non è da dimenticare così operando l'ulteriore effetto positivo dato dalla sostituzione delle fonti di finanziamento.

Per quanto è riferibile a "i requisiti di partecipazione" ed in particolare a quanto evidenziato nelle domande sub 2.4.1 e 2.4.3) ci si permette di evidenziare come nella necessaria congruenza tra bando e soggetto risponditore dovrebbe essere apprezzata con punteggio importante la capacità progettuale del risponditore che presenti, in aderenza a quanto richiesto nel bando stesso, la progettualità necessaria a favorire l'efficientamento di cui sopra mediante aggregazioni societarie e riassetti dell'esistente gestorio e la conoscenza



del territorio di esercizio. In tal modo l'esperienza sul territorio citata sub 2.4.3. sarebbe declinata in modo effettivo.

Per quanto riguarda "I criteri di aggiudicazione ed attribuzione dei punteggi" ed in particolare a quanto evidenziato nelle domanda sub 2.6.1 e seguenti, tralasciando aspetti più direttamente riferibili agli erogandi livelli di servizio ci si sofferma su quanto evidenziato in termini di punteggio attribuibile alla disponibilità di materiale rotabile. Su tale punto la vetustà dei mezzi in esercizio nel Paese è ampiamente superiore alle medie europee da cui si distacca sostanzialmente. Parlare in tal senso di un collegamento positivo tra mezzi disponibili e punteggio appare discrasico rispetto al quadro generale. Se invece si intendesse riferirsi alla disponibilità del risponditore di mettere a disposizione a costi equilibrati un parco rotabile progressivamente rinnovato utilizzando fonti di provvista innovative, si dovrebbe attribuire, ad avviso dello scrivente, un maggior punteggio.

In ordine al "contenuto minimo delle convenzioni" ed a quanto posto nelle domande sub 4.1.1 e 4.1.2) in relazione a quanto sopra evidenziato si ritiene che i riferimenti sub c) e t) debbano prevedere in aderenza con le evoluzioni del mercato e il principio dell'efficienza che lo schema di contratto deve delineare non siano previsivi di clausole potestative che impongano vincoli non conferenti con l'espletamento del servizio che resta nella sua declinazione operativa l'oggetto stesso della relazione contrattuale. In tal senso la capacità di adempiere deve includere la scelta imprenditoriale del soggetto risponditore libero di fare ricorso a strumenti e forme idonee a tal fine. Ove la parte sanzionatoria nel rispetto di tale impostazione, sia corrispondente il legame contrattuale non verrebbe a indebolirsi. Nello specifico si evidenzia a codesta Autorità che i negozi utilizzabili non andranno limitati o legati a quelli connessi ad un trasferimento della sola proprietà ma anche a quelli che in ragione di una convenienza economica siano legati ad un diritto d'uso possibilmente connesso con un sottostante rapporto manutentivo. Si riprende inoltre in questa sede quanto più sopra esposto in termini di efficientamento complessivo del sistema. In particolare in tema di economie di scala è di tutta evidenza che se il processo acquisitivo del materiale rotabile scontasse gli effetti positivi di aggregazioni funzionali a tal fine (*le cd. centrali acquisti*) non si dovrebbero rinvenire meccanismi ostativi nei contratti tali da limitare tali aggregazioni in applicazione di un principio di miglior favore per il contraente pubblico.

Su "Beni essenziali e indispensabili all'effettuazione del servizio" appare ancor più di tutta evidenza la necessità di favorire un quadro contrattuale complessivo che non preveda il ricorso alla proprietà dei beni in discorso ma che anzi in un più ampio sistema di mutualità territoriale di bacino riduca l'eventuale discriminazione in caso di subentro, dovendosi trasferire il diritto d'uso e le obbligazioni relative.



In merito a “Tempi e modalità per la messa in disponibilità del materiale rotabile ferroviario” si attira l’attenzione come la sottostante tematica finanziaria sia simile e possa beneficiare di un approccio al pari di quanto sopra descritto per la gomma.

In sintesi i cardini complessivi del nuovo assetto che codesta Autorità si appresta a porre in essere dovrebbero ad avviso dello scrivente tener conto di quanto segue:

1) manifesta riduzione delle disponibilità pubbliche per il TPL e conseguente problema del ricorso a fonti finanziarie alternative, in controtendenza con un aumento di domanda di trasporto pubblico favorita dalla crisi;

2) evoluzione dei quadri di riferimento normativo per creare un ambiente favorevole al ricorso di schemi operativi che favoriscano efficientamento, non solo finanziario, ed aggregazioni di bacino e regionali;

3) miglior equilibrio costi/ricavi a fronte di un impatto sui servizi offerti con una uscita dal mercato dei player non significativi e non in equilibrio finanziario.

Nel ringraziare per l’attenzione inviamo i migliori saluti.

CO.MO.I. SIM S.p.A.
L’Amministratore Delegato
Sergio ZONCADA

