

AS956 – PROVINCIA DI BRESCIA – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E PARCHEGGIO PUBBLICO A PAGAMENTO

Roma, 25 maggio 2012

Provincia di Brescia
Assessore ai Trasporti

Comune di Brescia
Assessore alla Mobilità e Traffico

Oggetto: Delibera quadro ex articolo 4 D.L. 138/2011/Servizi di trasporto pubblico locale, gestione dei servizi di parcheggio pubblico a pagamento e servizi accessori.

Con riferimento alla comunicazione in oggetto, pervenuta in data 29 marzo 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua adunanza del 16 maggio 2012, impregiudicata ogni altra valutazione sui presupposti di fatto e di diritto dell'azione amministrativa, ha preso atto dell'intenzione di procedere all'affidamento congiunto, in regime di esclusiva, della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nonché dei servizi di gestione della sosta, dei parcheggi pubblici a pagamento e di altre attività accessorie nel territorio della Provincia di Brescia e del comune di Brescia.

Tuttavia, l'Autorità osserva che la valutazione della necessità di mantenere la l'esclusiva per la gestione dei servizi non può prescindere dagli esiti dei previsti interventi di revisione delle linee urbane ed extraurbane che dovranno ridurre le eventuali sovrapposizioni tra servizi già esistenti, considerato l'imminente avvio dei servizi di metropolitana nell'area urbana del Comune di Brescia. Tale circostanza, lungi dall'essere di ostacolo alla liberalizzazione, costituisce, invece, un'occasione per far emergere eventuali spazi di concorrenza "nel mercato". Ovviamente ciò implica un ruolo cruciale degli Enti locali coinvolti nella fase di pianificazione e programmazione dei servizi a monte, dal momento che la possibilità di circoscrivere degli spazi praticabili di concorrenza nel mercato passa attraverso lo studio e la ricerca dell'equilibrio tra le esigenze di universalità del servizio, i meccanismi di fissazione delle tariffe e la struttura dei costi delle imprese per verificare la sostenibilità/autosufficienza economica di quelle parti del servizio erogabili in regime di concorrenza "nel mercato", senza la corresponsione di sussidi.

In tal senso, un'adeguata attività di pianificazione, programmazione e regolazione dei servizi da parte degli Enti competenti potrebbe consentire di attenuare anche le criticità riconducibili all'interlocuzione con più operatori autorizzati a fornire i servizi o parte di questi in concorrenza tra loro.

In linea generale, inoltre, i presunti pregiudizi derivanti dalla piena liberalizzazione del servizio di TPL o di singole parti di questo – l'eventuale rottura dell'equilibrio fondato su meccanismi di sussidio incrociato tra linee a domanda "forte" e a domanda "debole" – così come i benefici derivanti dal mantenimento del regime di esclusiva dovrebbero essere dimostrati in concreto, procedendo, se necessario, ad una consultazione "pubblica" degli operatori economici ad esito della quale dovrebbe emergere l'assoluta impossibilità di conferire anche solo parte dei servizi al libero gioco del mercato. La circostanza che l'azienda attualmente gerente i servizi di TPL possa, in virtù della gestione "integrata", sussidiare e, pertanto, sostenere anche la fornitura di servizi ulteriori (servizi complementari, dedicati e su chiamata, *bike sharing* e *car sharing*) solleva notevoli perplessità sul punto¹.

Tanto premesso, in relazione ai servizi di trasporto pubblico urbano e extraurbano, la decisione di mantenere l'esclusiva per la gestione dei servizi non appare adeguatamente giustificata perché non tiene conto della inevitabile revisione dell'attuale assetto del servizio in considerazione delle possibili sovrapposizioni che potrebbero emergere in conseguenza dell'imminente avvio dei servizi di metropolitana. L'affidamento in esclusiva del servizio nella conformazione attuale, sia dal punto di vista organizzativo che del livello di sussidi erogati, potrebbe impedire, dal 2013, la sperimentazione, anche parziale, di forme di concorrenza "nel mercato", qualora queste si rivelino praticabili ad esito della revisione programmata entro il 2013.

Quanto ai servizi accessori (servizi complementari, dedicati e su chiamata, *bike sharing* e *car sharing*) ed alla gestione delle aree di parcheggio, non è chiaro il motivo per cui gli stessi dovrebbero essere necessariamente forniti congiuntamente e in regime di esclusiva dal medesimo soggetto aggiudicatario dei servizi di trasporto locale. Per le

¹ [Anche per i servizi di parcheggio pubblico, risulta che l'azienda partecipata comunale, beneficiando di non meglio precisate economie di scala derivanti dall'integrazione dei servizi, abbia potuto rilevare, già in passato, la gestione di strutture di sosta inizialmente avviate da soggetti privati.]

attività di *car sharing*, *bike sharing* e trasporto dedicato, qualora l'impatto risultasse moderato sulla viabilità urbana ed extraurbana, potrebbe ipotizzarsi un numero massimo di autorizzazioni eventualmente da rilasciare a soggetti titolari di requisiti predeterminati, trasparenti e non discriminatori.

Per quanto concerne i servizi di parcheggio pubblico a pagamento, qualora l'Ente sia proprietario di una moltitudine di strutture si potrebbe comunque ipotizzare una segmentazione delle aree, per stimolare forme di concorrenza comparativa tra i diversi soggetti affidatari. In altri termini, si tratterebbe di sostituire una moltitudine di piccoli gestori in esclusiva all'attuale assetto che vede un unico operatore attivo, nell'auspicio che la contiguità tra questi possa favorire l'efficientamento dei servizi dal punto di vista delle tariffe e/o della qualità. In tal caso, tuttavia, andrebbero attentamente valutate le possibili diseconomie derivanti dall'aumento dei costi di transazione e di coordinamento.

Qualora un sistema "misto" (in concorrenza "nel mercato" e in esclusiva per il TPL e affidamento "senza esclusiva" dei servizi di parcheggio e delle attività accessorie) di gestione dei servizi sia suscettibile di determinare effetti benefici per la comunità, dal punto di vista della quantità/qualità dei servizi offerti, delle tariffe corrisposte e dei sussidi erogati, le eventuali difficoltà di coordinamento derivanti dall'integrazione tariffaria (tra diversi operatori) potrebbero essere attenuate grazie a precisi criteri di raccordo/compensazione adeguatamente disciplinati dagli Enti locali.

Il presente parere sarà pubblicato sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato trascorsi trenta giorni dal suo ricevimento. Eventuali esigenze di riservatezza dovranno essere manifestate all'Autorità entro dieci giorni dal ricevimento del presente parere, precisandone i motivi.

IL SEGRETARIO GENERALE

Roberto Chieppa