

**DECRETO BERSANI.** Il trasporto locale volta pagina: i Comuni potranno aprire il mercato

# Concorrenza per linee

*Sulla Milano-Malpensa funziona: boom di passeggeri, prezzi in calo*

*Su singole tratte  
o in tutto  
il territorio e per  
i collegamenti  
con gli scali  
aerei e portuali  
e con le stazioni  
ferroviarie  
La Lombardia  
ha anticipato  
il cambio di rotta  
nel 2000: clienti  
e operatori  
soddisfatti  
«Più attenzione  
alle esigenze  
dei consumatori»*

**S**ensibile diminuzione del prezzo del biglietto, aumento delle corse offerte e forte incremento dei passeggeri: sono questi i risultati, più che positivi, di quattro anni di liberalizzazione dei collegamenti via autobus con gli aeroporti del sistema lombardo, ovvero Malpensa, Linate e Bergamo Orio al Serio. L'unico esempio in Italia di «concorrenza nel mercato», la stessa che introduce ora l'articolo 12 del cosiddetto decreto legge Bersani.

**L'articolo 12.** Una vera rivoluzione, le «Disposizioni in materia di circolazione dei veicoli e di trasporto comunale e intercomunale», per il trasporto pubblico locale. L'articolo 12 si lascia alle spalle la «concorrenza per il mercato» — promossa nel 1997 dal decreto Burlando e attuata in questi anni da poche Regioni italiane —, una

concorrenza regolata che prevede comunque l'esclusiva del servizio per l'operatore che si aggiudica la gara, e passa con decisione alla «concorrenza nel mercato». Dal modello francese e svedese al modello anglosassone.

I Comuni possono aprire singole linee o tutte le linee, a tempo indeterminato o per periodi predefiniti, a tutte le aziende di trasporto che abbiano «i necessari requisiti tecnico-professionali». A costo zero per le finanze pubbliche visto che gli operatori non potranno ricevere contributi. Saranno loro, però, a decidere, con l'ottica della redditività d'impresa tragitti, capolinea, fermate e prezzi dei biglietti. Fermo restando i principi di universalità, accessibilità e adeguatezza dei servizi pubblici garantiti ai cittadini dalle aziende sovvenzionate.

**Lombardia anticipatrice.** La Lombardia era stata la Regione, alla fine del 1999, a decidere di affidare con regole nuove, improntate all'apertura del mercato, i collegamenti autobus con partenza dai principali comuni capoluogo, autorizzando più operatori a svolgere il servizio per gli aeroporti. Una scelta lungimirante, che ha anticipato un'altra parte della nuova norma che recita: «Il Comune sede di scalo ferroviario, portuale o aeroportuale è comunque tenuto a consentire l'accesso allo scalo da parte degli operatori autorizzati da Comuni del bacino servito». Una mossa destinata a incidere anche sul «monopolio» detenuto in molte città dai tassisti su questo tipo di collegamenti.

**Il caso Malpensa.** Dal monitoraggio annuale della Lombardia sulle linee liberalizzate emerge un quadro assai incoraggiante: sulla Milano-Malpensa, dove operano in concorrenza tra loro AirPullman (gruppo Oldrini) e Consorzio Mpx Express

(gruppo ~~Zonca~~ ~~Verrovia~~ ~~Nord~~) offrendo una corsa ogni 10 minuti, i viaggiatori sono saliti dagli 895mila del 2001 al milione e 427mila del 2005 mentre il prezzo del biglietto è sceso dalle 13mila lire pre-2000 agli attuali 4,5-5,5 euro. «Tutti gli operatori — scrive la Regione nel rapporto — hanno più volte nel corso di questi anni modificato le loro strategie per rendere più appetibile il trasporto con l'autobus: promozioni commerciali, comunicazione all'utenza e qualità del servizio con evidenti vantaggi per i passeggeri».

**Treni battuti.** Le nuove linee di autobus hanno avuto un tale successo da sbaragliare persino la concorrenza del trasporto su ferro: per Malpensa hanno superato il numero di passeggeri trasportati dal treno (in costante e consistente trend negativo). «Il nostro giudizio è molto positivo. Il servizio si è sviluppato — commenta Ottavia Oldrini, una delle titolari di AirPullman — per seguire le esigenze della clientela. Ben venga l'articolo 12: forse adesso potremo operare anche in Piemonte dove finora ci hanno negato l'accesso». Oldrini si augura, però, che venga evitata un'eccessiva frammentazione dei servizi per dare garanzie di redditività.

**Effetto buone pratiche.** E proprio le linee redditizie, in grado di sostenersi da sole nel mercato dovranno essere oggetto della liberalizzazione negli intenti del legislatore da parte dei Comuni. L'obiettivo che ci si è posti, infatti, è duplice: competizione «virtuosa», di «buone pratiche» tra servizio pubblico e privato, differenziazione e arricchimento dell'offerta, che potrà rivolgersi a nuove fasce e nicchie di clientela che oggi non usano il mezzo pubblico per ridurre l'impiego dell'auto privata.

L'effetto sarà di instaurare un doppio regime, come accade per i traghetti che collegano le isole: il consumatore potrà scegliere tra le corse e il servizio offerti dalla Spa pubblica e le corse e il servizio offerti dall'operatore privato. ■

**MORENA PIVETTI**