

In esercizio

Abstract



Tesi LUISS Riscrittura

Il testo che qui vi proponiamo è tratto dalla tesi di Luca Bellodi, discussa alla LUISS nel 2015/16, dal titolo La liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale, relatore il prof. Antonio La Spina, correlatore il prof. Marcello Messori. L'intero testo è disponibile qui.

*Un abstract non c'è. C'è una sorta di breve presentazione dopo il Frontespizio e l'Epigrafe a pag.3, perciò l'abbiamo chiamata **Pagina3**. C'è un'Introduzione. Alla fine del testo, dopo la bibliografia, c'è un Riassunto (di 6.700 parole!), che contiene delle **Conclusioni**. Ciò che deve andare nell'abstract (Motivazioni, Questione, Metodologia, Risultati, Implicazioni) è sperso nei tre testi indicati.*

La nostra riscrittura dunque ricompone questi cinque punti in un unico testo, un abstract di massimo 500 parole, che deve essere collocato dopo il frontespizio e prima dei ringraziamenti.

Questo lavoro nasce da una esigenza e con una ambizione. L'esigenza è quella di provare a capire per quale motivo il trasporto ferroviario regionale in Italia non funziona; l'ambizione è non tanto quella di trovare una soluzione, bensì quella di tracciare un punto di partenza da cui poter trovare una o più soluzioni.

Motivazioni.
Perché l'argomento scelto è importante o interessante?
53 parole

La tesi che questo studio sostiene è che le politiche di riorganizzazione in senso pro-concorrenziale di mercati monopolistici devono essere costruite su due pilastri: quello della liberalizzazione formale, mediante l'abbattimento delle restrizioni legali all'iniziativa economica privata; e quello della liberalizzazione sostanziale, che rimuove gli ostacoli strutturali e congiunturali del mercato di riferimento.

Questione.
Qual è la tesi principale sostenuta nell'elaborato?
158 parole

Poiché laddove c'è un sufficiente margine di scelta c'è una politica pubblica, la liberalizzazione del trasporto ferroviario è caratterizzata da un triplice livello di policy: europeo, nazionale e regionale. La politica europea inaugura il percorso riformatore che investe poi il mercato ferroviario innestandovi i primi elementi liberalizzanti; la politica nazionale recepisce i vincoli europei, ma si è concentrata solamente sulla dimensione legale della liberalizzazione, rimandando ad libitum la ristrutturazione sostanziale del settore; la politica regionale, infine, in forza delle competenze attribuite alle regioni in materia di trasporto pubblico locale, può godere di ampi margini di discrezionalità sia nella fase di policy-design sia in quella di implementazione.

In esercizio

Abstract



Tesi LUISS Riscrittura

Nel primo capitolo si analizzano gli importanti interventi europei degli anni Novantadue affermano il principio cardine di separazione tra gestione della rete e dell'infrastruttura, fissando il punto di partenza dei processi di liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario.

Sulle scelte del policy-maker europeo si è innestata la politica nazionale, che, ondivaga dell'obbligatorietà di forme di concorrenza per il mercato, non ha saputo affrontare i problemi sostanziali di una politica di liberalizzazione. Nel capitolo secondo, oltre a fotografare il problema della contraddittorietà del quadro normativo, si passano in rassegna i principali ostacoli fattuali all'instaurazione di un regime concorrenziale nel trasporto pubblico ferroviario.

Il terzo capitolo tratta l'ultimo livello della policy di liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale. Si prenderà come caso di studio la regione Emilia Romagna. Malgrado risulti un coraggioso cammino dell'Emilia Romagna verso l'apertura del mercato, lo studio empirico delle scelte di implementazione confermeranno la problematicità di alcuni fattori che, di fatto, inibiscono la portata liberalizzante della politica pubblica. Anche la politica regionale ha trascurato la liberalizzazione sostanziale del mercato.

Spesso un mercato si dice essere liberalizzato in quanto è nella disponibilità della iniziativa economica privata; tuttavia, lo studio politologico degli strumenti legali suggerisce come l'intervento pubblico debba abbracciare anche gli elementi sostanziali che inibiscono la portata 'liberalizzante' della politica. Il caso di studio dell'Emilia Romagna ha permesso di avallare le riflessioni sulla portata anti-liberalizzante degli elementi considerati nel secondo capitolo: la presenza di una governance intrisa di macroscopici conflitti di interesse e di caratteristiche dell'assetto del mercato poco inclini ad una convivenza con meccanismi concorrenziali.

Quali prospettive allora per la liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale? Gli interventi più urgenti, prima di immergersi nell'ingegneria pro-concorrenziale delle gare, sono tre. Obbligatorietà della gara; maggiore interoperabilità; materiale rotabile effettivamente disponibile..

Metodologia.

Quali i dati rilevanti raccolti? come sono organizzati nel testo?
170 parole

Risultati.

Quali risultati ha dato la ricerca?
86 parole

Implicazioni.

Quali sviluppi può avere la ricerca?
32 parole

Fin qui abbiamo svolto un'operazione di *Taglia/Incolla*, ricavando un testo di 500 parole. Ora però occorre un altro intervento per rendere questa prosa spesso involuta in un testo più scorrevole e chiaro. Dovete solo girare pagina.

In esercizio

Abstract



Tesi LUISS Riscrittura

La liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale. Abstract

Questo lavoro nasce da una esigenza e con una ambizione. L'esigenza è quella di provare a capire per quale motivo il trasporto ferroviario regionale in Italia non funziona; l'ambizione è non tanto quella di trovare una soluzione, bensì quella di tracciare un punto di partenza da cui poter trovare una o più soluzioni.

Il trasporto ferroviario regionale in Italia non funziona perché le politiche di riorganizzazione in senso pro-concorrenziale di mercati monopolistici devono essere costruite su due pilastri: quello della liberalizzazione formale, mediante l'abbattimento delle restrizioni legali all'iniziativa economica privata; e quello della liberalizzazione sostanziale, che rimuove gli ostacoli strutturali e congiunturali del mercato di riferimento. Se si costruisce solo il primo di questi pilastri, la liberalizzazione del servizio, che dovrebbe garantire un buon funzionamento, resta sulla carta.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario è caratterizzata da un triplice livello di policy: europeo, nazionale e regionale.

La politica europea avvia il percorso riformatore che investe poi il mercato ferroviario innestandovi i primi elementi liberalizzanti. È affermato il principio cardine di **separazione tra gestione della rete e dell'infrastruttura**, Di questi temi tratta il primo capitolo.

Il secondo capitolo è dedicato all'analisi della politica nazionale italiana, che recepisce in modo ondivago i vincoli europei sulla concorrenza, e si concentra solamente sulla dimensione legale della liberalizzazione, rimandando ad libitum la ristrutturazione sostanziale del settore. Oltre a fotografare il problema della contraddittorietà del quadro normativo italiano, questo capitolo passa in rassegna i principali **ostacoli fattuali** all'instaurazione di un regime concorrenziale nel trasporto pubblico ferroviario:

l'**interoperabilità** (cioè la capacità di ogni treno di circolare su tutta la rete ferroviaria europea), e la mancanza di **materiale rotabile** effettivamente disponibile, per il perdurare delle presenze monopoliste.

Il terzo capitolo tratta l'ultimo livello della policy di liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale. Si prende come caso di studio la regione Emilia Romagna. Malgrado risulti un coraggioso cammino di questa Regione verso l'apertura del mercato, lo studio empirico delle scelte di implementazione confermano la problematicità di alcuni fattori che, di fatto, inibiscono la portata liberalizzante della politica pubblica.

Lo studio del caso Emilia Romagna dimostra la portata anti-liberalizzante degli elementi analizzati nel secondo capitolo: la presenza di una governance intrisa di macroscopici conflitti di interesse e di caratteristiche dell'assetto del mercato poco inclini ad una convivenza con meccanismi concorrenziali.

Insomma perché un mercato possa dirsi liberalizzato non basta che sia nella disponibilità della iniziativa economica privata; è indispensabile che sia soddisfatta anche una seconda condizione, che cioè l'intervento pubblico attacchi gli elementi sostanziali che inibiscono la liberalizzazione e la concorrenza.

Quali prospettive allora per la liberalizzazione del trasporto ferroviario regionale? Gli interventi più urgenti, prima di immergersi nell'ingegneria pro-concorrenziale delle gare, sono tre. Obbligatorietà della gara; maggiore interoperabilità; effettiva disponibilità di materiale rotabile.