

PARLA MARCO GUIDO PONTI DEL POLITECNICO DI MILANO



di Aristide Ricci

“Se ci fosse una ‘Ryan Air’ nel Tpl...”

L'assenza di concorrenza è il vero nodo che impedisce al trasporto pubblico di cambiare

Il rapporto di Bankitalia *“Regolamentazione ed efficienza del trasporto pubblico locale: i divari regionali”* è un punto fermo ed imprescindibile per una riflessione seria sul che fare nel Tpl in Italia, a dieci anni dal varo del decreto Burlando n° 422/97.

La ricerca focalizza con rigore scientifico le tante questioni aperte nel settore, con sottolineature molto efficaci sui punti cardine di una riforma tanto attesa ed invocata da più parti che non c'è stata, quali l'avvio del processo di liberalizzazione, i nessi tra l'apertura al mercato del TPL, l'efficientamento del sistema e la qualità del servizio, la crescente disaffezione che gli utenti nutrono per il trasporto pubblico nel nostro paese.

Non manca l'analisi comparativa tra l'evoluzione del TPL in casa nostra e quella dei principali paesi europei. Alcuni dati molto importanti e significativi della ricerca dicono che nel de-

cennio 1996-2006, nonostante l'offerta di bus e conseguentemente i posti disponibili siano aumentati sensibilmente, in Italia s'infoltisce la schiera di coloro che non apprezzano il servizio, attestandosi su percentuali largamente superiori rispetto alla media dei paesi europei: 70% in Italia 58% nell'Unione europea.

Questo aspetto spiegherebbe le ragioni per le quali gli italiani utilizzano di meno il trasporto pubblico rispetto agli altri cittadini d'Europa, una scarsa considerazione dimostrata anche questa dalle cifre: 40% in Italia, 57% nella media dei paesi europei.

Infine, un'altra risultanza che fa molto riflettere: il processo di liberalizzazione avviato in Italia con le gare non sarebbe stato così determinante per l'abbattimento dei costi del servizio, al contrario una pregressa efficienza del sistema stesso sarebbe stata determinante per agevolare il processo di liberalizzazione, che non è andata

di pari passo con la qualità del servizio stesso. Infatti, nel quinquennio 2001-2006, alcuni aspetti importanti del servizio di trasporto urbano sarebbero addirittura peggiorati, e sono la velocità media dei mezzi pubblici, la puntualità, la frequenza delle corse, la comodità degli orari, la pulizia delle vetture.

Alcune di queste negatività, secondo lo studio di Bankitalia, derivano da fattori di contesto, quali le politiche di regolazione del traffico che avrebbero paradossalmente favorito più i mezzi privati che il trasporto pubblico.

E' evidente che di carne a cuocere la ricerca ne ha messa tanta: e l'opinione di studiosi ed esperti di trasporto può essere illuminante in tal senso. Ne parliamo con il professor **Marco Guido Ponti**, docente ordinario di Economia applicata al Politecnico di Milano, già consigliere di amministrazione dell'Actv di Venezia, nonché consulente per anni della Banca mondiale per cui ha redatto studi e valutazioni sui trasporti, responsabile di piani del traffico di molte città italiane, consulente della Regione Toscana e del comune di Firenze.

Professor Ponti, condivide le risultanze complessive della ricerca di Bankitalia sul TPL italiano?

Solo in parte, nella misura in cui non si è posto sufficientemente l'accento sugli obiettivi reali ("hidden agendas") degli enti locali, che evidentemente non sono quelli di ridurre i costi e/o aumentare i servizi (a meno che non siano pagati da altri soggetti pubblici). D'altronde l'esistenza di un "pagatore di ultima istanza" poteva far prevedere esiti inefficienti di ogni schema di riforma (ovviamente questo pagatore è lo stato, che è intervenuto più volte, in contraddizione con la delega del settore, e delle risorse relative, alle regioni, per esempio per il rinnovo dei contratti ecc.). L'assenza di un regolatore indipendente (Authority pubblica) non compare mai nella ricerca come una pre-condizione indispensabile per una riforma credibile del settore.

Lo studio dice, tra l'altro, che nei dieci anni che ci separano dal varo del decreto Burlando, 422/97, il settore non ha guadagnato in efficienza soprattutto per una scarsa attenzione degli enti locali nel mettere in campo misure che influenzano direttamente il servizio di trasporto pubblico, quali dimensione e monitoraggio delle corse preferenziali, incentivi

al settore, penalizzazione del trasporto privato. Lei è d'accordo?

Certamente no: il primo motivo è che non si sono fatte le gare, e quelle fatte erano notoriamente fasulle (come la stessa indagine evidenzia: anche dove le gare sono state fatte, l'*incumbent* domina tra i vincitori, al di là di ogni ragionevolezza statistica). Non c'è alcuna volontà politica di ridurre gli alti costi di produzione del sistema, almeno finché c'è la certezza che qualcuno alla fine pagherà (cfr. sopra, e il caso Alitalia). Un'impresa è tale solo se può far profitti e può fallire (e la socialità non c'entra affatto), condizioni assenti nel TPL italiano.

La riforma prevista dal decreto Burlando, assegna agli enti locali, comuni e province, un ruolo da protagonisti assoluti del nuovo corso del TPL. Stando al resoconto di questi dieci anni, si è fallito anche per il mancato coinvolgimento degli enti. Qualcosa non ha funzionato nell'impianto della legge: una scuola di pensiero in Italia dice che è mancata una politica industriale dei Governi o addirittura dell'Europa, che prefigurasse una nuova politica economica in cui la mobilità rappresenta l'asse centrale di un nuovo modello di sviluppo. Quale è il suo parere?

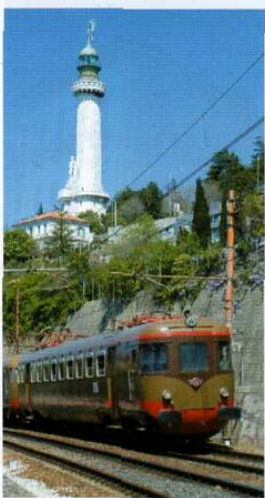
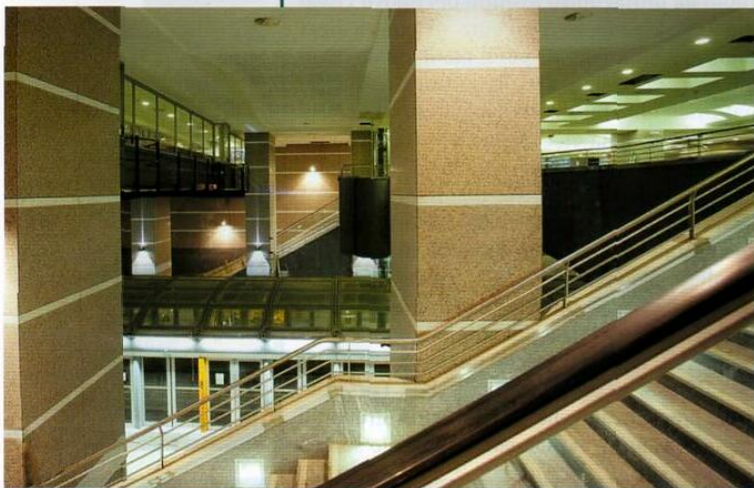
In Italia è in atto da trent'anni una severa politica in favore del TPL (sussidi altissimi, tariffe simboliche) e contro il trasporto privato (tasse molto elevate), senza risultati apprezzabili. Forse occorre prendere atto che vi sono fattori strutturali che non consentono un cambio modale se non





marginale, e concentrarsi sulla riduzione dei costi unitari per le casse pubbliche dei servizi esistenti (che ne consentirebbe, a parità di spesa, anche una cospicua estensione "mirata").

In Italia gli utenti del mezzo pubblico valutano negativamente il servizio che viene loro offerto dalle aziende. L'indice di scarso gradimento è in crescita negli ultimi anni. Rispetto alla media dei paesi europei l'indice di insoddisfazione da noi è doppio di quello che si registra nella media dei paesi europei. Ciò dipenderebbe essenzialmente dalla qualità del servizio che non soddisfa chi si deve muovere con il mezzo pubblico. Lei ritiene che una più marcata liberalizzazione del settore possa favorire un miglioramento della qualità del servizio?



Certamente sì. L'assenza di competizione toglie anche incentivi al miglioramento della qualità dei servizi. Viene meno lo spirito imprenditoriale (si pensi al caso RyanAir nel settore aereo, il cui successo è risultato esempio per tutte le compagnie...e a quali vantaggi ha comportato anche per gli utenti anche delle compagnie di bandiera, fenomeno assolutamente inatteso). I comuni poi non reprimono la sosta abusiva, fonte di grandissima congestione, per ragioni di consenso di gruppi privilegiati (commercianti ecc.). Poi chiedono più risorse per il TPL...e, come si è detto, non sono indotti da alcun meccanismo incentivante a fare gare serie (cfr. anche le sanzioni Antitrust).

Regno Unito e Svezia sono i paesi in cui la liberalizzazione del TPL ha raggiunto il più alto

grado. In questi paesi si è anche registrato un alto livello di efficienza del TPL. Purtroppo, in Svezia e nel Regno Unito, secondo i dati di Bankitalia, l'offerta dei servizi e gli investimenti sono contenuti, l'età media del parco è elevata. Dunque, una politica che tesa a migliorare l'efficienza non sempre produrrebbe un miglioramento della qualità del servizio, e quindi un aumento dei passeggeri?

Un parco un po' vecchio, se il servizio è ben organizzato, puntuale, e non costa troppo alle casse pubbliche, non è una tragedia. La bassa crescita in Inghilterra è poi da attribuire a una politica pubblica che, forse non a torto, ha preferito dare priorità a fornire a prezzi bassi altri servizi sociali, giudicati più essenziali (soprattutto per gli utenti a basso reddito). Le alte tariffe inglesi, vicine ai costi di produzione, comunque molto più bassi dei nostri, hanno evidentemente contenuto la crescita della domanda nel settore.

Un parco vecchio può tuttavia essere inquinante, ma per gestire questo problema è sufficiente imporre standard ragionevoli alle emissioni dei mezzi.

Il mancato decollo della riforma del TPL ha portato con sé riflessi negativi nel campo ambientale, con le inevitabili conseguenze per la qualità della vita dei cittadini, soprattutto nelle aree metropolitane dove il livello di inquinamento è da allarme rosso. Eppure l'Unione Europea ha fissato dei vincoli precisi in tale materia. Come vede il futuro di questo tormentato comparto?

La premessa non sembra confermata dai fatti: gli inquinanti più pericolosi, CO, SOX, NOX e piombo sono diminuiti drasticamente. Rimane il CO₂, non dannoso per la salute, e i particolati, comunque diminuiti, e generati essenzialmente dalla politica che ha grandemente favorito i veicoli Diesel, che ne emettono la grandissima parte. Un accelerato rinnovo della flotta veicolare verso i mezzi a benzina, e l'obbligo di filtri antiparticolato per i veicoli diesel, dovrebbero ridurre ulteriormente il fenomeno, di cui il traffico, si noti, non sempre è la causa principale, soprattutto al nord del paese, in cui il riscaldamento domestico ha un ruolo rilevante.

Circa la qualità della vita dei cittadini, tutte le statistiche internazionali indicano che mediamente il trasporto privato, anche in condizioni di congestione, garantisce tempi di trasporto sensibilmente più brevi del trasporto pubblico, anche se ben organizzato.