

PARLA IL  
PROFESSOR  
GIOVANNI  
FRAQUELLI

# Rinnovare il Tpl? È un problema culturale

di Aristide Ricci

Per il Direttore di HERMES «l'attuale recessione può diventare un'opportunità per gli Amministratori»

La pubblicazione dello studio di Bankitalia sul trasporto pubblico locale ha dato il la ad un dibattito serrato sullo stato di salute su un servizio pubblico vitale per la qualità della vita e per lo sviluppo delle nostre comunità.

Le argomentazioni espresse da studiosi ed esperti della materia offrono spunti interessanti ed a volte anche suggestivi sull'argomento: ipotesi e proposte che dovranno essere ricomposte in modo organico per disporre di una griglia di interventi utili e dare vita ad un pacchetto programmatico da sottoporre all'attenzione di chi possiede le leve di programma in materia di Tpl nel nostro paese. Un programma che assicuri innanzitutto un assetto stabile al trasporto pubblico con provvedimenti normativi certi ed adeguati per superare lo stato di precarietà continua in cui il Tpl si trova ad operare da troppo tempo. Nel programma di governo del neo Presidente degli Stati Uniti d'America Barack Obama il trasporto pubblico locale ha un posto di primo piano: potenziare e rilanciare il sistema di mobilità collettiva nel continente nord americano per Obama è strategico per rimettere in moto il sistema economico nazionale. Gli investimenti stanziati nel piano del governo statunitense rientrano nel pacchetto di misure anticongiunturali

che serviranno per ridare ossigeno ad un paese colpito da una crisi economica epocale, una crisi che, come è noto a tutti, ha investito in pieno anche il continente europeo.

E in Italia, dove si discute tanto del ruolo strategico della mobilità collettiva, c'è la consapevolezza che chiarezza di programmi e determinazione costituiscono i requisiti indispensabili per superare il gap profondo in materia di trasporto pubblico che esiste tra l'Italia ed i paesi europei più avanzati?

Ne parliamo con il direttore del centro di ricerca HERMES, professor **Giovanni Fraquelli**, ordinario di Economia e gestione delle imprese presso la Facoltà di Economia dell'Università del Piemonte Orientale "Amedeo Avogadro", componente del Ceris-Cnr.

**La ricerca di Bankitalia sul TPL italiano descrive un settore che stenta a riformarsi ed a modernizzarsi a dieci anni dal varo del decreto Burlando 422/97, che avrebbe dovuto avviare un processo di efficientamento con la rottura dei monopoli e l'apertura al mercato. Quali sono, a suo avviso, le ragioni vere dell'impasse in cui si trova il trasporto pubblico in Italia?**

Le ragioni sono molteplici, ma ritengo sia utile porre l'accento su quattro aspetti:

- il sottodimensionamento delle imprese, la mancanza di autonomia degli organi di gestione e la sudditanza alle forze politiche locali, l'assenza di un regolatore regionale o centrale indipendente, una radicata cultura dell'auto. In merito al primo aspetto, sono consapevole che sono presenti punti di vista differenziati, ma numerosi lavori condotti presso il nostro centro di ricerca (HERMES) e da studiosi di fama internazionale dimostrano che le imprese italiane, nella maggior parte dei casi, presentano una "scala" non ottimale e un aumento dimensionale potrebbe generare una riduzione dei costi di esercizio e, in parallelo, una maggiore potenzialità di intervento sotto il profilo finanziario. Per quanto riguarda la gestione, i miglioramenti di efficienza e della qualità del servizio presuppongono una forte autonomia degli am-



ministratori che, ovviamente, non può essere presente nel caso di consigli di amministrazione dominati dai politici locali. Dal lato della regolazione, le regioni si pongono intenti regolatori, ma occorrono organi dotati di competenze tecniche specifiche e apposita organizzazione. Il compito del regolatore è delicato, difficile e costoso e diviene inutile se condizionato da specifici interessi di parte. La "cultura dell'auto" condiziona profondamente i potenziali utenti e gli stessi amministratori degli enti locali e su questo aspetto vorrei ritornare più avanti.

**C'è chi sostiene che la riforma non sia mai decollata perché non ci sarebbero state gare vere, essendo mancata la volontà politica di aprire realmente il settore alla concorrenza. Una liberalizzazione più marcata, a suo giudizio, avrebbe segnato quella svolta che molti si aspettavano?**

In condizioni di monopolio naturale, la "competizione per acquisire il mercato" tramite gara, opportunamente integrata dalla regolamentazione, assume una valenza fondamentale. Per creare competizione occorrono però soggetti sufficientemente robusti in grado di reggere la sfida economica e finanziaria con gli avversari. Consapevoli della debolezza delle loro imprese, gli Enti predispongono gare che nella sostanza tendono a proteggere le rispettive realtà locali, a scapito di sostanziali miglioramenti. L'attivazione di gare vere presuppone, pertanto, una preventiva riorganizzazione funzionale e dimensionale dei potenziali competitori. In parallelo, sono necessari maggiore trasparenza e una adeguata standardizzazione dei capitolati di gara, realizzabili tramite il coordinamento di un regolatore preparato e indipendente.

**"Passati i 26 anni, chi prende l'autobus, può considerarsi un fallito".**

**Con questa enfasi il premier britannico Margaret Thatcher avviava nel 1979 il processo di privatizzazione che scosse l'intero paese coinvolgendo anche il sistema del trasporto pubblico. Quanto incide ancora nelle abitudini degli italiani la convinzione diffusa che il trasporto pubblico sia un servizio da sfidarsi, e che cosa si fa per convincerli del contrario?**

In precedenza, richiamavo la "cultura dell'auto" come elemento di freno rispetto al miglioramento del settore. In effetti, il TPL è giudicato dalla collettività italiana come opportunità se-

condaria rispetto al mezzo privato e gli stessi utenti, spesso, si rivolgono al mezzo pubblico a seguito di vincoli economici e non per scelta funzionale. Ovviamente, la critica di fondo dell'utenza potenziale riguarda le carenze quantitative e qualitative del servizio. Le critiche hanno fondamento ma in parte sono delle semplici scuse atte a giustificare la priorità per l'auto. Dopo le ore 20 i nostri bus sfrecciano veloci privi di passeggeri. Perché questo non accade in numerose città europee, anche di piccola dimensione? E' evidente che esiste un problema culturale e sotto questo profilo gli interventi orientati al cambiamento paiono quasi assenti. A mio avviso è necessario un profondo rinnovamento culturale che induce innanzitutto a puntare sui giovani.

Investimenti sistematici presso le scuole primarie sui temi ambientali e sull'inquinamento, dove il TPL gioca un ruolo fondamentale, possono creare una generazione di giovani e in futuro di adulti che considerino il mezzo pubblico uno strumento indispensabile per avere città più pulite e a misura d'uomo.

**L'insoddisfazione degli italiani per la qualità del servizio offerto risulta essere una delle cause della disaffezione per il trasporto pubblico. Studi e ricerche autorevoli dicono che un miglioramento del servizio, accompagnato anche da tariffe più elevate, potrebbe far crescere il numero di passeggeri. La liberalizzazione così come è stata realizzata in paesi come Svezia e Regno Unito, è servita essenzialmente a ridurre i costi del sistema, ponendo scarsa attenzione alla qualità del servizio. Quale soluzione le sembra più adatta per il nostro paese?**



Giovanni Fraquelli





Come ho rilevato in precedenza, non sono convinto che la disaffezione per il mezzo di trasporto pubblico sia da ricercare essenzialmente nella qualità del servizio. In ogni caso, il recupero di una cultura del mezzo pubblico presuppone la presenza di un servizio adeguato. Le nostre analisi, condotte sui divari di efficienza tra le principali imprese italiane di TPL, dimostrano che spesso le imprese più efficienti sono anche quelle che offrono maggiore qualità. La qualità del servizio implica evidentemente la disponibilità di risorse per investimenti sui mezzi di trasporto, ma trova molteplici valenze che spesso non generano costi supplementari. IL miglioramento del servizio, presuppone in via prioritaria un incremento della velocità di esercizio e quest'ultima può essere ottenuta con azioni sulla viabilità che comportano costi modesti ma decisioni politiche coraggiose. Altro elemento di poco costo riguarda l'informazione. Spesso, l'utenza trova difficoltà nel cogliere la portata del complesso dell'offerta. In merito, sono necessarie azioni volte alla formazione del personale e una maggiore attenzione alla chiarezza della segnaletica. Anche la struttura dell'offerta tariffaria può contribuire ad un maggior interesse dell'utenza. Un'indagine di un gruppo di ricercatori HERMES ha dimostrato, con una pubblicazione di significativo valore internazionale, che l'integrazione tariffaria tra differenti gestori e/o tra trasporto su gomma e su ferro genera un interesse positivo sull'utenza, con ricadute incrementali sulla domanda.

**Lo studio di Bankitalia ci dice, tra l'altro, che Comuni, Province ed enti locali, al di là delle dichiarazioni ufficiali, sarebbero stati scarsa-**

**mente interessati al decollo della riforma del Tpl, e non avrebbero giocato quel ruolo propulsivo necessario per il potenziamento del trasporto pubblico che il decreto assegnava loro. Lei è d'accordo?**

Si. In effetti, gli Enti locali rivestono un ruolo fondamentale sia in merito alla liberalizzazione e relative ricadute sui costi di esercizio e sia sul fronte della domanda. Come si è detto in precedenza, le gare non hanno dato i risultati sperati perché è mancato l'accordo tra i vari Enti nel creare accorpamenti sinergici volti a migliorare la competitività degli operatori. E' però l'inertezza relativa alle azioni sulla domanda che a mio avviso comporta le carenze maggiori. Le indagini relative ai divari di efficienza tra gli operatori presentano valori medi intorno al 20%. Ciò dimostra che sono certamente possibili azioni di contenimento dei costi, ma queste risultano totalmente insufficienti ai fini di una significativa riduzione del sussidio a carico delle regioni. L'unica vera opportunità per il risanamento del settore riguarda il rilancio della domanda. Al di fuori delle ore di punta, la maggior parte dei mezzi pubblici risulta fortemente sottoutilizzata. Nel lungo termine, l'atteggiamento culturale avverso al mezzo pubblico può essere recuperato con processi formativi, ma nel breve termine l'azione sulla domanda presuppone una drastica chiusura alle auto private. Le iniziative in tal senso non danno ritorni politici immediati, anzi implicano posizioni coraggiose messe in atto da un numero assai limitato di attori.

**La crisi economica mondiale e l'impennata del prezzo del petrolio hanno fatto crescere la domanda di trasporto pubblico collettivo del 10%, secondo un'indagine dell'Osservatorio Audimob di ISFORT. Potrà il sistema nazionale di TPL fornire una risposta adeguata e di lungo periodo al mutato quadro nazionale?**

L'aumento della domanda assume una connotazione congiunturale, motivata dalla crisi. Le difficoltà del momento, pur di gravità eccezionale, troveranno nel medio periodo una soluzione. Se non interverranno le azioni sopra auspiccate, in merito alla crescita dimensionale e al recupero strutturale della domanda, ritengo che anche il modesto miglioramento attuale non avrà continuità. Occorre però rilevare che la situazione di crisi può divenire una opportunità importante per gli amministratori locali, consentendo azioni che in un altro contesto risulterebbero assai più impopolari.