

Sistema arretrato e senza concorrenza è ora di aprire alle esigenze dei cittadini

«**D**obbiamo garantire un servizio di trasporto pubblico locale efficiente ai cittadini, il decreto va in questa direzione, e si può anche aprire al mercato, ma deve restare la centralità del cittadino». Lo ha detto il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, rispondendo al Question time alla Camera.

Nel trasporto pubblico locale non di linea ossia taxi, noleggio con conducente e servizi tecnologici per la mobilità, l'Autorità di regolazione dei Trasporti valuta «positivamente l'aumento del numero delle licenze, l'impiego di mezzi a propulsione elettrica e l'adeguamento del servizio all'andamento dei flussi turistici, a quello della popolazione residente ed all'offerta del trasporto pubblico locale di linea». Lo ha detto il presidente dell'Autorità, Andrea Camanzi, in Parlamento, sottolineando «i benefici che potrebbero derivare dall'applicazione di tariffe flessibili e da una maggiore libertà di organizzazione e fruizione del servizio» e sollecitando «l'inter-

vento del legislatore per introdurre le necessarie riforme del sistema del trasporto di persone non di linea».

Poca concorrenza, poche gare, servizi scadenti, molti soldi pubblici ma poca equità nell'accesso ai servizi. Il trasporto pubblico locale in Italia non passa l'esame dell'Antitrust, che nell'indagine conoscitiva sul settore documenta «l'arretratezza» di un comparto, i cui limiti sono ben noti ai cittadini che salgono ogni giorno sui mezzi pubblici.

Un'analisi che individua nell'apertura alla concorrenza la ricetta per risolvere molti dei problemi che attanagliano il settore e sollecita quindi, attraverso la riforma dei servizi pubblici locali in discussione in Parlamento o in altro modo, un tempestivo intervento normativo.

L'indagine nasce «dalla constatazione che nei quasi venti anni trascorsi dalla legge di riforma del 1997, che si proponeva di avviare la liberalizzazione del settore, si è assistito ad un'iper-produzione normativa, a cui si è

però accompagnata una sostanziale stasi negli assetti di mercato». Oggi il Tpl, che è la seconda voce di spesa per le Regioni dopo la Sanità e impegna oltre 7 miliardi di euro di fondi statali, ha molti punti di debolezza, soprattutto se raffrontato con gli altri Paesi europei: dai minori ricavi da traffico (la vendita dei biglietti copre appena il 30% dei costi - anche a causa della piaga dell'evasione tariffaria) ai maggiori costi operativi (i costi medi operativi in Italia sono di 3,3 euro/km e mediamente il divario tra l'Italia e gli altri paesi è +16%); dallo strutturale squilibrio tra domanda e offerta alla minore produttività (il rapporto tra vetture km e numero di addetti è più basso in Italia che in tutti gli altri paesi).

L'indagine evidenzia anche «gravi squilibri strutturali», tra cui investimenti insufficienti in infrastrutture, parco rotabile obsoleto, notevoli divari territoriali. Su quest'ultimo punto, in particolare, accade che in alcune Regioni soprattutto centro-meridionali i cittadini abbiano meno servizi e di qualità peggiore.