



Data: 30/12/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Tpl , la concorrenza nel mercato vincente per ridurre i costi dei bus

Quasi tre lustri sono passati dall'emanazione del decreto Burlando che, constatato il fallimento della precedente riforma del 1981, si proponeva di introdurre un po' di concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale. Da allora non si contano le tavole rotonde e le giravolte legislative sul tema della liberalizzazione. Poco o nulla è però cambiato: non c'è municipalizzata che non abbia mantenuto l'affidamento del servizio e anche in ambito extraurbano ritroviamo oggi le stesse aziende che operavano vent'anni fa: il massimo del cambiamento finora conseguito è stata la costituzione di qualche consorzio. Con la seconda manovra economica del 2011, poi confermata dalla finanziaria il Governo Berlusconi prova a cambiare ancora una volta le regole del gioco. In una prospettiva di sussidiarietà orizzontale, si impone agli enti locali di verificare l'eventualità che la libera iniziativa economica privata risulti idonea a garantire servizi pubblici locali rispondenti ai bisogni della comunità. Solo in subordine è possibile ricorrere all'affidamento del servizio in esclusiva: prima la concorrenza «nel mercato» e dopo, eventualmente, quella «per il mercato». È lecito dubitare che gli stessi enti locali che hanno considerato il ricorso a procedure competitive per l'affidamento dei servizi una minaccia da cui difendersi piuttosto che un'opportunità da sfruttare e hanno predisposto ovunque bandi di gara su misura per l'azienda sotto il proprio controllo, possano in futuro esprimere una valutazione positiva in merito alla completa eliminazione delle barriere all'entrata. Sarà comunque interessante leggere le valutazioni in merito. Fin da ora può essere utile riflettere sui risultati della più importante esperienza di deregolamentazione del Tpl, quella che, a partire da metà degli anni '80, ha interessato la Gran Bretagna all'infuori della capitale. I britannici non hanno chiesto al soggetto pubblico di simulare a priori cosa sarebbe accaduto nel mercato ma, più pragmaticamente, hanno previsto di integrare a posteriori i servizi prodotti su base commerciale con altri (oggi circa il 15% dell'offerta) ritenuti socialmente desiderabili. I risultati conseguiti sono stati largamente positivi in termini di miglioramento dell'efficienza produttiva: i costi di produzione sono stati ridotti di circa il 40% e i trasferimenti pubblici alle aziende (al netto dei rimborsi per le tariffe agevolate) sono stati tagliati del 73%. La riforma ha rallentato, ma non invertito, la tendenza alla riduzione della domanda soddisfatta a differenza di quanto accaduto a Londra dove, dopo un periodo di stasi, il numero di passeggeri è quasi raddoppiato negli ultimi dieci anni, caratterizzati altresì da un crescente onere finanziario per lo Stato: i trasferimenti che erano passati da 539 a 1 milione di sterline (prezzi costanti) tra il 1986 e il 1999 sono tornati a crescere fino a toccare i 642 milioni di sterline nel 2007. Come evidente, l'evoluzione della domanda nei due ambiti è stata influenzata anche da fattori diversi dall'assetto di regolazione quali, ad esempio, il diverso livello di congestione e di motorizzazione iniziale e l'introduzione a Londra della congestion charge. Ciò nondimeno, con una semplificazione, potremmo dire che il modello della competizione nel mercato è risultato vincente sotto il profilo della finanza pubblica, quello della competizione per il mercato in termini di mobilità soddisfatta dal trasporto collettivo. L'attuale costo unitario dei servizi su gomma all'infuori di Londra si attesta intorno a 2,4 euro a fronte degli oltre 5 euro che si registrano nelle maggiori aree metropolitane del nostro Paese. Potremmo considerare tale differenziale come il costo dell'assenza di un mercato unico del trasporto collettivo: come se, per proteggere il nostro campione nazionale, dovessimo acquistare un'auto a 40mila euro a fronte dei 20mila sufficienti per un modello di caratteristiche analoghe prodotto nel Regno Unito. Oggi a sopportare quel costo non sono però gli utenti ma i contribuenti, sui quali grava per tre quarti il costo di produzione: a parità di efficienza, i contributi pubblici in Italia potrebbero essere ridotti a un terzo senza variazione delle tariffe e della quantità di servizio offerto. Occorre peraltro notare come i servizi che necessitano di più elevati sussidi siano anche quelli che comportano i minori benefici per la collettività: un autobus semivuoto

non apporta vantaggi significativi né per la riduzione della congestione né dell'impatto ambientale della mobilità. E di autobus che circolano con pochi passeggeri a bordo ve ne sono molti. Basti pensare che nella città di Firenze il 78% delle linee copre solo il 35% dei passeggeri trasportati.

