

PRESENTE E FUTURO DEL TPL IN ITALIA

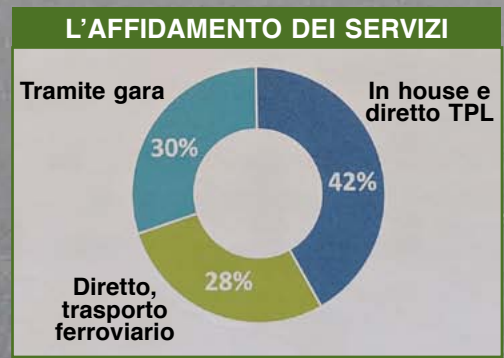
L'Anav fa il punto sulle criticità del Trasporto Pubblico Locale e indica le linee guida per migliorare l'efficienza delle aziende e la qualità dei servizi offerti

In occasione del 75° anniversario dalla sua nascita, presso lo Stabilimento Ferrari di Maranello, il 27 giugno scorso l'Anav ha tirato le fila sul presente del TPL in Italia e, con il contributo di tutti i relatori intervenuti, sono state affrontate le linee guida sullo sviluppo futuro del settore.

Nella sua introduzione il Presidente di Anav **Giuseppe Vinella** ha evidenziato chiaramente quali sono gli obiettivi del futuro dei servizi di TPL, a cominciare dall'apertura del mercato, dal rinnovamento delle infrastrutture e dalla innovazione tecnologica. Il tutto all'interno di una cornice di efficienza ecologica. «Noi siamo convinti di poter contribuire a uno sviluppo del trasporto pubblico locale lungo un sentiero industriale e di mercato, per creare un sistema di mobilità collettiva moderna e di qualità, efficiente ed ecologica e finalmente in grado di attrarre quote significative dalla mobilità privata trasformando il nostro modo di spostarci, la fruizione degli spazi, l'estetica stessa delle città e dei territori, migliorando quindi la qualità della vita di tutti i cittadini». Ma, ha aggiunto Vinella, «il mercato del TPL in Italia continua a scontare un grave deficit di concorrenza che causa distorsioni allocative, alimenta rendite di monopolio, consente il protrarsi di gestioni inefficienti, brucia ri-

sorse che potrebbero essere impiegate in servizi migliori e investimenti. Su un fatturato complessivo di settore di circa 12 miliardi di euro, solo il 30% di questo risulta aperto alla concorrenza e, guarda caso, quello dove è maggiormente sviluppata la presenza di capitale privato».

Insomma, il quadro generale non pare all'altezza delle sfide future, vanno ancora compiuti grandi sforzi, con il contributo di tutte le figure interessate, private e pubbliche. La criticità del settore è stata quindi ribadita da **Andrea Camanzi**, presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti: «In questi sei anni abbiamo capito che il mercato del tra-



sporto pubblico locale non cresce, e parlo sia della gomma che del ferro, ma dall'altra parte cresce il bisogno dei cittadini di muoversi. Se il mercato organizzato non cresce e i cittadini lo chiedono c'è un problema... L'organizzazione dell'insieme dei servizi di TPL è immobile, perché non c'è flessibilità e dinamicità. Il mercato del TPL è rigido, manca la libertà di configurare il servizio in modo plurale, chi fa il servizio non ha in mano la leva del prezzo. Il solo momento che consente concorrenza è la gara d'appalto».

Cosa fare dunque? Secondo Camanzi, lavorare innanzitutto sui seguenti aspetti: gestione autostazioni; supporto alle amministrazioni pubbliche; tecniche di misurazione della qualità e dell'efficienza; lavorare sull'offerta, diritti e tutela dei passeggeri; test di equilibrio economico.

Dopo la relazione di Camanzi sono seguite quelle dei professori **Giuseppe Catalano** e **Carlo Carminucci** sulla base di una ricerca approfondita, una proposta metodologica volta a disegnare le linee guida per l'apertura al mercato dei servizi TPL.

Secondo Catalano bisogna ripartire quindi da alcune "banali" constatazioni: non esiste un unico database delle gare; una delle criticità maggiori delle gare stesse è la mancanza di

strumenti di analisi sia del presente che del futuro; vi è un numero inadeguato nelle amministrazioni pubbliche di figure professionali con competenze trasportistiche.

L'avvio delle gare è per esempio un processo non solo complesso, ma assai controverso per la «elevata variabilità delle modalità di affidamento utilizzate e l'alto tasso di caducità degli atti predisposti». Dal 2014 sono almeno 42 le gare non ufficialmente avviate o non ancora concluse. «Il trasporto su gomma», continua Catalano, «è caratterizzato da un rilevante ricorso agli affidamenti in house. Le gare effettuate hanno riguardato una quota di mercato inferiore al 40% in termini di fatturato». Mentre sul fatturato complessivo del 2017 di 12 miliardi, solo il 30% risulta aperto alla concorrenza.

Va inoltre sottolineato un altro problema, che è quello dei contenziosi. Le gare delle Regioni a lotto unico (che hanno riguardato il Friuli Venezia Giulia e la Toscana) da diversi anni soffrono di tempi dilatati di aggiudicazione proprio a causa dei numerosi contenziosi.

Le principali criticità evidenziate da Catalano si possono riassumere in tre aspetti principali. Primo: il ruolo marginale delle fasi di programmazione, gestione e valutazione dei servizi. Agendo diversamente si potrebbe defi-

nire con la giusta consapevolezza i bandi di gara. E a questo riguardo sarebbe opportuno destinare a tali attività una quota del fondo nazionale TPL, calcolata allo 0,06%.

Secondo: le stazioni appaltanti non hanno a disposizione un numero adeguato di figure professionali con competenze trasportistiche, giuridico-amministrative ed economico-aziendali, indispensabili per gestire il processo di definizione e governance degli affidamenti con l'efficacia necessaria.

Terzo: il rischio di affidare il servizio sottocosto, con inevitabili conseguenze controproducenti: qualità del servizio compromessa e servizio scadente; assenza di controllo dell'ente affidante e compromesso al ribasso.

Quali sono quindi le esigenze emerse dalla ricerca? L'impiego di metodologie e strumenti chiari per la realizzazione delle gare. A cominciare proprio da un database delle gare svolte in Italia, utile a comprendere i punti di forza e di debolezza di tutti gli affidamenti già realizzati. Mentre sul piano metodologico è emersa l'esigenza di definire linee guida operative per la gestione del processo di affidamento dei servizi TPL, tali da indirizzare le scelte delle stazioni appaltanti sulla base di metodologie e riflessioni comprovate e condivise.

Infine, i relatori hanno affrontato un altro tema importante: definire indicatori di performance con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e l'efficacia del servizio. Questi sono obiettivi già posti nella Misura 16 della delibera ART n. 143/2018. Si chiede dunque all'ente appaltante di definire gli obiettivi per l'im-

presa aggiudicataria con particolare riguardo a tre fattori: Efficienza, Efficacia-redditività; Efficacia-qualità.

Ecco quindi la necessità di pianificare il TPL allo scopo di ottenere un'organizzazione dei servizi più efficace ed efficiente.

Lo studio a questo proposito ha individuato almeno due obiettivi di efficacia. Definire il livello dei servizi necessari per soddisfare la domanda di mobilità degli utenti, non solo effettiva, ma anche potenziale. Quindi, individuare la rete dei servizi e le modalità di trasporto pubblico più rispondenti alle esigenze dei cittadini (tempi e costi ridotti, puntualità, maggiori comfort per i viaggiatori).

Tre sono, invece, i principali obiettivi di efficienza, tenendo presente che l'andamento del rapporto ricavi da traffico/costo 'pubblico' registra il mancato raggiungimento della soglia minima di 0,35 (fissata dal D.lgs n. 422/97) da parte di 14 Regioni/Province autonome, su un totale di 21 prese in esame dall'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL per l'anno 2016. Occorre quindi definire il perimetro dei servizi essenziali (servizi minimi) e individuare le linee ad alta domanda, massimizzando le economie di rete e i sussidi incrociati.

Serve inoltre circoscrivere le aree a domanda debole e disegnare l'offerta anche mediante tipologie di servizio non convenzionali (servizi flessibili).

Infine, ottimizzare l'offerta di TPL eliminando le sovrapposizioni disfunzionali, gerarchizzando reti e nodi, integrando le diverse modalità di trasporto (incluse le private). ●

RAPPORTO RICAVI / COSTO 'PUBBLICO' (tutte le modalità di TPL)

