

Il 3 dicembre entra in vigore la nuova legge Ue

Se ci fosse concorrenza il servizio pubblico costerebbe meno - A. Giuricin - L'Occidentale - 13-11-09

Il 3 dicembre prossimo entrerà in vigore un regolamento molto importante approvato dalla Comunità Europea oltre due anni fa. Questa legge, che entrerà direttamente negli ordinamenti di tutti i Paesi dell'Unione Europea, modifica tra le altre cose la normativa nel settore del trasporto pubblico locale. Il regolamento si pone gli obiettivi "di garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie ad una concorrenza regolamentata che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri". È riconosciuto dunque che l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori nel settore dei trasporti rende i servizi più appetibili, più innovativi e meno onerosi.

L'Unione Europea, nel regolamento che entrerà in vigore il 3 dicembre prossimo, disciplina in maniera organica i servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, ma non introduce l'obbligo della procedura di gara particolarmente nel settore del trasporto pubblico locale. Tale mancanza è dovuta principalmente all'opposizione di due importanti Stati membri: la Germania e la Francia.

La legge lascia dunque una certa discrezionalità ai diversi Stati membri e la situazione italiana è attualmente una delle peggiori in Italia, per mancanza di concorrenza.

Il trasporto pubblico in Italia ha dei costi per passeggero chilometro superiori del 60 per cento a molti paesi dell'Unione Europea. Il servizio pagato quasi interamente tramite la tassazione generale è inefficiente. Solamente il 30 per cento dei costi è coperto dai ricavi diretti delle aziende di trasporto. Se in Italia si raggiungesse il livello di efficienza di Svezia o altri Stati Europei, teoricamente il prezzo del biglietto potrebbe essere portato a zero.

Questa inefficienza deriva da una mancanza di concorrenza nel settore e poco è stato fatto in questo settore negli ultimi anni.

La legge 1195 approvata dal Senato in via definitiva il 9 Luglio del 2009 non migliora una situazione già compromessa. Infatti all'articolo 61 di tale legge dello Stato Italiano, è prevista una deroga al decreto legislativo 422 del 1997. Tale decreto legislativo prevedeva l'obbligo delle gare per l'affidamento di un qualunque servizio. L'obbligo non venne mai rispettato, grazie a continue proroghe effettuate dai diversi Governi.

Introducendo questa deroga viene aumentato il rischio di un'ulteriore perdita di efficienza nel settore, che già si situa molto distante dagli esempi europei.

Quali sono i principali problemi che affliggono il trasporto pubblico locale italiano? Troppo spesso, le società di TPL sono gestite dagli Enti Locali, i quali le utilizzano maggiormente come leva politica piuttosto che come strumento di servizio al cittadino.

Proprio nella proprietà risiede uno dei principali problemi. Il Comune spesso, anche quando mette a gara l'affidamento di trasporto pubblico locale e non applica l'affidamento diretto, si trova in una posizione di conflitto d'interesse. Infatti, l'Ente Locale è sia colui che fa il bando, che il proprietario dell'operatore storico e non è un caso che proprio l'operatore storico vinca la quasi totalità delle gare.

Per risolvere questa problematica, vi sono due strade percorribili. Il bando potrebbe essere effettuato da autorità indipendenti terze o si potrebbe pensare di privatizzare il servizio, come è stato effettuato in Inghilterra. In questo Paese, la riforma voluta dalla Thatcher a fine degli anni '80 ha permesso un incremento dell'efficienza, tanto che il trasporto pubblico locale inglese, al di fuori della zona di Londra, ha dei costi pari ad un terzo a quelli italiani per passeggero chilometro.

Difficilmente una riforma di tali proporzioni potrebbe essere attuata in Italia, poiché l'interesse degli Enti Locali a mantenere un controllo diretto delle società è eccessivamente forte.

Un successivo problema deriva dal finanziamento del 70 per cento dei costi totali non coperti dalle entrate dirette. Esiste un'asimmetria, poiché il livello di Governo Locale che sussidia il servizio non è al contempo quello che effettua la gara. La maggior parte dei contributi pubblici al TPL derivano dalle Regioni, mentre la gara (e il servizio) è effettuata dal livello Comunale. In questo modo manca una responsabilizzazione delle risorse. Anche per questa problematica esistono due soluzioni. Si potrebbe pensare di dare le risorse ai Comuni in modo che essi vengano responsabilizzati o si potrebbe invece delegare alle Regioni la gestione delle gare di affidamento. In entrambi i casi o il Comune o la Regione avrebbero una perdita di potere e dunque anche queste soluzioni sono difficili da attuare.

Il settore del trasporto pubblico locale, che interessa milioni di passeggeri ogni mese e che influisce molto sull'efficienza produttiva di un paese, continua ad avere in Italia delle problematiche non risolte.

Spetta al Governo e al Parlamento trovare soluzioni che possano andare verso una logica di mercato, in modo che sia diminuito l'enorme spreco di denaro pubblico che caratterizza il settore. Certo una riforma

significherebbe andare contro interessi locali, ma il beneficio per tutti i cittadini e i contribuenti sarebbe rilevante.