

# Tpl, le inefficienze costano 6 mld

## Le famiglie italiane pagano il 30% in più di quelle Ue

DI ALFREDO ROSINI  
E DANIELA CONGIU

**N**egli ultimi mesi del 2013 Cassa depositi e prestiti ha pubblicato lo studio di settore sulla mobilità urbana «Il trasporto pubblico locale: il momento di ripartire». Il rapporto (che fa riferimento a studi italiani ed europei) descrive le principali dinamiche che interessano il Tpl individuando alcune aree di intervento sulle quali agire per imprimere nuovo slancio a un settore attualmente in difficoltà ma determinante per la crescita del Paese, il benessere dei cittadini e la tutela dell'ambiente.

A causa della ridotta capacità di soddisfare il bisogno di mobilità dei cittadini italiani da parte del Tpl, dovuta non solo alla mancanza di infrastrutture e di offerta di mobilità pubblica, il cittadino italiano utilizza l'auto nel 62% degli spostamenti in città contro la media europea del 43%. In generale, il mezzo pubblico viene utilizzato per 1 viaggio su 4, rispetto a una media europea di 1 su 3. Tutto ciò significa costi maggiori per le famiglie italiane che pagano circa il 30% in più di un cittadino europeo per muoversi, costi di inefficienza del settore che il rapporto di Cassa depositi e prestiti quantifica in circa 6 miliardi euro (quasi il doppio del possibile incasso dell'abrogata Imu).

I numeri generati dal settore della mobilità pubblica locale sono importanti per fatturato (13 miliardi nel 2011), per posti di lavoro (130 mila occupati), per numero di pas-

saggeri (6,3 miliardi l'anno): un settore cruciale che negli ultimi anni ha visto un impoverimento progressivo e poche scelte di sistema.

Eppure, osservando i dati, si capisce che lo spazio per la mobilità pubblica ci sarebbe. Gli spostamenti degli italiani dal 2007 al 2012 si sono ridotti del 20%: meno per il tempo libero (-47,7%) e per lavoro, ma l'uso del mezzo pubblico è aumentato dell'8,5% mentre è crollato l'uso di auto (-19,2%) e motocicli (-43,6%). La riduzione degli spostamenti ha inciso solo sui mezzi privati premiando il mezzo pubblico; certamente una scelta forzata dal progressivo aumento della benzina, che però indica uno spazio di mercato potenziale. Nonostante questa maggior richiesta del mercato, nelle aziende (causa tagli dei finanziamenti) lo slogan è «riduzione dei km vettura» tanto da scendere a una disponibilità di posti per km tra 2007 e 2012 del 10%.

Ma quali gli spazi reali per le aziende di Tpl (si fa riferimento alla gomma che copre il 90% della rete) che vogliono attuare politiche di riduzione costi o aumenti ricavi? Primo fattore la velocità commerciale media: in Italia per gli autobus urbani è di 20 km/h (12 Km/h nei centri urbani nell'ora di punta) con spazi di miglioramento stimati nel 10% rispetto all'Europa. Nel concreto le politiche di aumento della velocità commerciale possono essere attuate esclusivamente con azioni di limitazione della circolazione delle auto private con corsie preferenziali e/o di accesso ad aree specifiche. In entrambi i

casi la possibilità di incidere è relativa per la conformazione storica delle città italiane e perché queste politiche sono spesso mal viste da residenti e commercianti. Legambiente ha stimato che per un'azienda di grandi dimensioni la riduzione dei costi generati da un aumento della velocità commerciale di 2 Km/h porterebbe un beneficio di 2 milioni di euro.

Secondo fattore i ricavi. A fronte di un target normativo del 35% di copertura dei costi dai ricavi da traffico, la media italiana è sotto il 30%. Due possibili iniziative: riduzione dell'evasione tariffaria e un sistema tariffario adeguato. Da un'indagine Asstra Hermes del 2006 il dato dell'evasione è intorno al 7%, dato inferiore alla realtà perché calcolato sul rapporto controlli effettuati/verbalmente emessi. Le sanzioni incassate coprono il 13% dei mancati ricavi e non giustificando i costi dei controlli. Sulle politiche tariffarie invece l'Italia sconta tariffe basse rispetto agli altri paesi europei (€1,5 a Roma contro €2,5 di Londra) e un tasso di fidelizzazione basso nonostante tariffe vantaggiose. Ciò significa che i contributi pubblici compensano per più del 50% i costi delle aziende. Su questo aspetto molte le iniziative possibili, raramente affrontate in una logica commerciale pura e di sistema, e spesso lasciata alla discrezione dei tecnici delle aziende. La «Direzione commerciale» tipica di ogni azienda di mercato è sostanzialmente inesistente negli organigrammi delle nostre aziende di Tpl.

Terzo fattore il costo del per-

sonale che incide per il 51% (materie prime 10%, servizi in particolare assicurazioni 20%, ammortamenti 14%, altri costi 5%), dato poco aggredibile. Il livello di produttività oraria dal 2002 al 2011 è aumentato di circa il 20%, ma ancora inferiore alla media europea del 26%. Vari tentativi sono stati fatti anche negli ultimi mesi in occasione di avvio di processi di parziale assegnazione delle quote di società di Tpl a soggetti privati, ma la capacità di incidere su questo elemento è ancora scarsa e poco efficace. Unico accordo sindacale significativo è quello del maggio 2013 siglato da Amt di Genova, che ha determinato l'applicazione di contratti di solidarietà per 630 persone non autisti, il taglio di €1.500/annuo a dipendente tra premi e retribuzioni accessorie, individuando 230 esuberanti. Ma nel dicembre scorso i lavoratori hanno indetto uno sciopero selvaggio contro la decisione del comune di cedere quote della società, vertenza conclusasi con un impegno finanziario di regione e comune e di riduzione dei costi diretti attraverso l'esternalizzazione di servizi collinari. Altro caso significativo è la recente acquisizione del 70% di Umbria Mobilità, l'azienda unica dell'Umbria, da parte di Busitalia, Gruppo Ferrovie dello Stato, in questo caso la scelta è stata quella di emarginare le perdite in una bad company e valorizzare la parte di esercizio appunto acquisita nella gara.

Entrambi i casi confermano la scarsa industrializzazione del settore comprovata dal fatto che l'80% delle gare assegnate fino al 2007 è stato aggiudicato ai precedenti gestori (fonte Banca d'Italia).