



Al lavoro.
«Nel 2017 faremo un miliardo di euro di spesa di manutenzione straordinaria, una cifra mai vista» dice il presidente di Anas Gianni Armani

Servizi pubblici

Trasporto locale, ecco la guida dell'Art

di Giuseppe Latour

Ridiscutere gli ambiti di gestione del servizio pubblico. Superare il criterio del costo storico, agganciato solo alle spese precedenti. Passare agli infrarossi tutti quei servizi affidati senza gara. Puntare sulle modalità più innovative: servizi “a chiamata”, mobilità condivisa, come car sharing o car pooling. Sono solo alcuni dei principi chiave dello schema di delibera (n. 83/2016) dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di trasporto pubblico locale, in dirittura d'arrivo. Sarà un prontuario che, in una fase di ripensamento del Tpl, cercherà di guidare le scelte di Governo, amministratori locali e imprese.

Il lavoro dell'Autorità parte da un presupposto: il servizio pubblico virtuoso non è per forza quello esistente. Anzi. Bisogna, allora, superare il criterio dell'offerta storica, perché non è detto che tuteli l'interesse pubblico: ci sono molti casi nei quali l'assetto attuale non dà le risposte necessarie. Se pensiamo agli aspetti organizzativi, gli esempi sono molti. Ci sono collegamenti extraurbani nei quali la gomma e il ferro si sovrappongono, creando un eccesso di offerta ingiustificato. Ci sono piccoli Comuni di montagna nei quali i servizi di linea risultano sovradimensionati. Ci sono servizi disegnati male in am-

bito urbano. E, poi, c'è un tema di fondo: l'imperativo è non lavorare più solo sulla domanda esistente, ma anche sulla domanda potenziale, perché il Tpl deve coinvolgere cittadini che usano l'auto.

Sulla base di questi presupposti, l'Authority ha preparato una delibera, al momento in consultazione tra gli operatori del settore, che offre una serie di indicazioni. «Il percorso che abbiamo intrapreso è molto innovativo – spiega il presidente dell'Art, Andrea Camanzi – perché supera metodologie tradizionali nell'individuazione della domanda “debole”, nella scelta delle modalità e tipologie di trasporto, nella determinazione delle tariffe. Questa visione mira ad una maggiore efficienza dei servizi e ad un aumento della soddisfazione dei bisogni di mobilità dei cittadini».

Il primo punto è innovare il servizio. In qualche caso potrebbe essere utile offrire un servizio “a chiamata”: nell'esempio del Comune di montagna, per trasportare solo un paio di studenti magari potrebbe essere più efficace un servizio comunale di noleggio con conducente. Un'altra risposta, quella dei servizi “a chiamata”, da valutare anche per i trasporti notturni. Senza dimenticare il ruolo di tutte le forme di mobilità condivisa, come il car pooling, il car sharing e i taxi collettivi.

Le indicazioni dell'Art riguardano poi il ca-

pitolo dei costi. Il trasferimento di risorse da parte dello Stato è irrinunciabile. Detto questo, però, bisogna fare pulizia e non caricare sui bilanci elementi che esulano dal servizio. E, soprattutto, bisogna fare una verifica approfondita su tutte le gestioni in house e gli affidamenti diretti, perché in diversi casi potrebbero esserci margini di efficientamento. La stima – non confermata dall'Art – è che in qualche ipotesi possa esserci un recupero del 10-20 per cento di costi.

Secondo l'Art in questo quadro sarà importante valutare una revisione del perimetro dei contratti di servizio: in qualche caso potrebbe essere utile spaccettare alcune tratte, magari perché sono coperte da altre modalità di trasporto offerte dal mercato (tipico il caso degli aerei low cost). Un modello da approfondire, poi, è quello dei “voucher”: anziché pagare un autobus, vengono dati dei buoni trasporto da usare per pagare servizi a chiamata. Infine, c'è la questione delle tariffe. In questo caso, tutto ruota attorno a una domanda: perché tutti i passeggeri pagano lo stesso prezzo? Per l'Art andrebbe introdotta una maggiore differenziazione. Meglio, cioè, in certi casi pagare prezzi più alti, a fronte di un servizio migliore e di una vasta tutela per tutte le fasce di domanda più deboli.