

Perché serve il referendum

di **Ugo Arrigo***

A cosa serve il trasporto pubblico locale in una grande città? La domanda sembra banale e la risposta ovvia: a trasportare in maniera rapida, confortevole e poco costosa residenti, turisti e pendolari, evitando che debbano usare in misura eccessiva mezzi privati e creino in tal modo congestione e inquinamento. **a pagina 2**

Qualità
Il Tpl è la
carta
d'identità
della città

Il caso

Il trasporto pubblico locale non è più welfare Le gare sono essenziali per un servizio efficiente

SEGUE DALLA PRIMA

Se la risposta è davvero questa, essa ha un evidente corollario: perché non si dovrebbe allora scegliere chi è meglio in grado di rispondere a tali esigenze attraverso procedure di gara, aperte a chiunque svolga già, in maniera soddisfacente, questa attività? Se l'obiettivo è la miglior soddisfazione degli utenti e non si può realizzare per evidenti ragioni una concorrenza nel mercato, con una pluralità di operatori in competizione tra di loro, almeno attiviamo una concorrenza per il mercato, finalizzata a individuare il produttore migliore.

Questa analisi sottintende evidentemente una concezione del trasporto pubblico locale (tpl) come servizio, che ha ragion d'essere solo se è in grado di soddisfare adeguatamente la sua domanda. Essa

non è tuttavia l'unica. Non scordiamoci infatti che, almeno negli anni '60 e '70, sono state privilegiate in Italia politiche favorevoli alla mobilità privata. Nell'ottica di allora il tpl era qualcosa di residuale, necessario per trasportare i non patentati, studenti e anziani, e coloro che per ragioni di reddito non potevano permettersi l'auto. Il tpl non era pertanto servizio ma welfare, low cost per gli utenti ma anche senza esigenza di qualità, dato che chi non paga o paga poco ha anche scarso diritto di parola. In questa visione del tpl come welfare anche il lavoro nel comparto ha finito per rispondere a obiettivi di welfare: l'occupazione nel tpl, e in troppe altre realtà pubbliche, come idonea alternativa alle famose buche keynesiane che squadre successive di operai avrebbero dovuto, all'insaputa ognuna

dell'altra, dapprima aprire e poi chiudere. Di questa visione permane l'idea assurda che debba essere lo Stato piuttosto che il Comune a garantire lo specifico posto di lavoro. Non è così, alla fin fine l'unico garante del lavoro è il consumatore, colui che è spontaneamente disponibile a pagare in cambio di un servizio o di un bene che trova utile per lui.

Oggi nelle grandi città europee in competizione tra di loro il tpl non è più da molto tempo welfare, bensì un servizio essenziale per il buon funzionamento complessivo della città, la sua stessa carta d'identità. Esso è domandato e desiderato tanto dagli studenti non patentati e dagli anziani quanto dai numerosissimi turisti e da tutte le tipologie di lavoratori, dai più umili ai più qualificati. Tutti costoro, poveri o ricchi, desiderano qualità, dunque tempi certi e

brevi di spostamento e comfort. Vogliamo provare a darglieli? Oppure vogliamo continuare a spendere valanghe di soldi dei contribuenti per continuare a non dar loro i servizi che chiedono, facendoglieli peraltro pagare a caro prezzo attraverso le tasse? A far aprire e chiudere buche inutili quando le stesse risorse sarebbero sufficienti a realizzare i servizi indispensabili per un adeguato funzionamento delle città? Le gare sono la cartina al tornasole per distinguere finalmente tra tpl come welfare e tpl come servizio, tra centralità del Comune come produttore autoreferenziale e centralità del cittadino consumatore, in breve tra le buche inutili e quelle indispensabili. Ben venga allora il referendum promosso a Roma dai radicali.

Ugo Arrigo

*Professore di Finanza pubblica
Università Milano Bicocca