

Adelmo CROTTI (Gruppo di lavoro tecnico dell'ASPL):

Con il mio intervento entriamo nella specificità di un primo settore estremamente importante dei servizi pubblici, che è quello del trasporto pubblico locale.

Quindi tralascieremo di illustrare come si è arrivati alla situazione attuale, anche perché la storia della Carta dei Servizi, della Mobilità, della Qualità e quant'altro, che riguardano i trasporti, segue sostanzialmente lo stesso iter che hanno avuto tutti gli altri servizi. Quindi i trasporti si distaccano dagli altri settori, e assumono una loro specificità a partire dalla nota Legge 422 di riordino del TPL.

Quindi ci riferiamo al 1997, tenendo presente che oggi siamo nel 2009 e non abbiamo ancora praticamente completato il processo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale, per non dire che abbiamo avuto dei provvedimenti a volte addirittura antitetici.

Ciò anche perché rispetto agli altri servizi il trasporto pubblico locale ha delle sue specificità, e forse queste sono informazioni poco note agli utenti, ma sicuramente ben note agli addetti ai lavori. Innanzitutto la parte largamente maggioritaria dei costi è coperta dall'Ente pubblico, cioè gli utenti pagano una minima quota di quello che è il costo di produzione del servizio.

Per dare degli ordini di grandezza, la norma imporrebbe che i ricavi coprano il 35 per cento dei costi, in realtà nelle grandi città italiane i ricavi del trasporto pubblico locale, cioè i proventi, le entrate, coprono poco più del 20 per cento.

E poi un'altra peculiarità: la disponibilità dell'infrastruttura su cui si sviluppa il servizio, ovvero la strada, visto che la maggior parte del TPL è su gomma, non è proprietaria, e non è esclusiva, quindi è condivisa dal trasporto individuale. Quindi vi è la congestione, quindi vi sono le norme del Codice della Strada, norme dei Piani Urbani del Traffico e quant'altro, che non sono dettate dal gestore, ma che spesso e volentieri invece sono proprio regolamentate da chi ha affidato il servizio.

Poi c'è un'altra specificità: la perdita di parte del servizio; ci lamentiamo delle perdite che hanno i

nostri acquedotti, ma attenzione, noi produciamo trasporto, (l'unità di misura correntemente adottata sono i posti/chilometro offerti) ed in realtà di quel prodotto ne vendiamo mediamente, lungo tutto l'arco della giornata, una minima parte. Questo evidentemente va anche ad incidere sulla bassa copertura dei costi che abbiamo con i ricavi da traffico.

Il contratto di servizio nel TPL, come per tanti altri servizi, evidentemente deve rendere trasparente il rapporto tra il committente e il gestore.

Nel trasporto urbano spesso e volentieri però il gestore è oggi una ex municipalizzata. Quindi con azionista di riferimento, se non esclusivo, il Comune stesso. Quindi il ruolo, il peso, la potenza che può avere il contratto di servizio dipende, in larga misura, da chi e da come è stato steso il contratto di servizio. Perché? Perché evidentemente le clausole che noi imponiamo ai gestori si vanno a riflettere sull'azionista proprietario.

Il doppio ruolo, ad esempio, del Comune, che ha nella gestione del trasporto della ex municipalizzata, contemporaneamente committente del servizio, ma anche azionista di riferimento dell'azienda, condiziona ogni provvedimento che limita la capacità del concessionario, in quanto si riflette poi sulla proprietà.

Per rendere quindi efficace – come per altro è già stato detto – lo strumento del contratto di servizio, è imprescindibile che vi sia separazione dei ruoli tra committente / pianificatore e gestore; che quindi sia un soggetto terzo quello che lo redige.

E in realtà i dati statistici che noi rileviamo sull'andamento del servizio pubblico, a partire dal suo riordino (lontano per altro, perché i primi provvedimenti risalgono alla 151) dimostrano che sostanzialmente il trasporto pubblico locale denota ancora dei profondi segnali di crisi. Ovvero, è vero che l'offerta, cioè il servizio prodotto, migliora sia in termini quantitativi che qualitativi, però (con la sola eccezione dell'utenza delle metropolitane) la domanda, cioè gli utenti che utilizzano il mezzo pubblico su gomma soprattutto, è sostanzialmente stazionaria.

E l'efficienza, se per efficienza intendiamo quella delle aziende che producono il servizio, è in

leggero peggioramento; il divario tra i costi di produzione e i ricavi del traffico che, come auspicava la legge, doveva ridursi entro determinati parametri, si sta invece oggi accentuando.

Vi sono comunque delle peculiarità anche nei rapporti tra gestore e soggetto titolare del servizio, che probabilmente possono essere rivisti, ad esempio il contratto di servizio classico del trasporto è legato alla quantità di servizio offerto, cioè alle vetture/chilometro prodotte ovvero ai posti/chilometro offerti.

Nell'attuale contratto di servizio il corrispettivo pubblico è correlato alla quantità di servizio offerto benché le esternalità positive di cui beneficia la collettività dipendano dall'entità dell'utenza servita; consideriamo anche che il 70 per cento di questi costi è sostenuto dalla collettività (perché abbiamo visto che i ricavi coprono una quota minoritaria) Parrebbe quindi logico che si passasse da un trasferimento per unità di servizio offerto ad uno per passeggero trasportato.

Abbiamo parlato ovviamente di tutela degli utenti del servizio, che per altro, dai risultati delle indagini di *customer satisfaction*, sembrerebbero abbastanza soddisfatti del servizio.

Accade che nelle indagini, che noi abbiamo avuto modo di leggere, l'intervistato, che inizialmente ci dichiara se usa o non usa il mezzo pubblico, fornisce i giudizi più severi sulla qualità del servizio quando dichiara di non usarlo.

Il che vuole dire che vi è una diffusa sensazione che il trasporto pubblico non funzioni, mentre invece in quelli che lo usano spesso e volentieri si rileva una soddisfazione.

Allora gli utenti che usano il servizio sono soddisfatti perchè il servizio è soddisfacente, ma anche perché, diciamoci la verità, pagano poco, checché se ne dica. A questo punto viene provocatoriamente spontaneo dire: esiste la Carta dei Contribuenti o non c'è? Cioè chi paga, viene interpellato? Su quali parametri stabiliamo quanto servizio produrre, di cui una minima parte viene venduta?

Visto che comunque del contratto di servizio specifico del TPL nessuno ha parlato, vediamo di sottolinearne eventuali peculiarità. Innanzitutto vi è un Decreto Legislativo che impone che vi siano

all'interno del contratto di servizio dei trasporti determinati elementi; molti dei quali per altro sono già stati citati (il periodo di validità, le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio, ecc.).

E a tal proposito, mi ricollego anche a qualche altro intervento che mi ha preceduto: il programma di esercizio è il progetto, è il capitolato, è quello sulla base del quale si dovrebbe effettivamente svolgere il servizio ed è fondamentale che sia esaurientemente descritto.

Oggi raramente nei contratti di servizio del trasporto pubblico locale si specifica esattamente qual è il servizio che si produce, con quali veicoli, con quale intensità, con quale livello di inquinamento, con quale impatto, con quale velocità commerciale. Ma anche perché spesso accade e come abbiamo già detto prima, alcuni elementi di questa qualità non dipendano più dal gestore, ma di chi ad esempio governa il traffico.

La struttura tariffaria adottata, l'importo eventualmente dovuto dall'Ente pubblico all'azienda di trasporto...ecc., ma non voglio leggersi tutti i contenuti, perché sono evidentemente molto simili a cose già dette.

Non è forse il caso di citare specificità che esulano dai contenuti del contratto di servizio, voglio però sottolineare che nel trasporto vi sono dei problemi non ancora risolti: le gare, ad esempio – diciamoci la verità – sul trasporto pubblico locale, o sulle ferrovie, sono ancora in fieri, ovvero il buon esito di una gara ancora non si è avuto modo di vederlo. C'è il problema della proprietà dell'infrastruttura, laddove ci sono degli impianti fissi, c'è il problema della proprietà del materiale rotabile per le ferrovie ed i servizi urbani nelle aree metropolitane.

In sintesi, il problema centrale del trasporto pubblico è che non vi è un mercato dell'offerta. E allora non essendoci un mercato dell'offerta, cioè non essendoci concorrenti, è evidente che risulta molto difficile fare delle gare.

E, credo di avere concluso. Come vedete sono stato estremamente conciso. Grazie.