



L'INTERVENTO

di **ALFREDO DE GIROLAMO (*)**

TRASPORTO PUBBLICO IL PARADOSSO DI CERTI TAGLI

La Relazione del Presidente della neonata Autorità Nazionale di Regolazione dei Trasporti Andrea Camanzi, presentata al Parlamento qualche giorno fa, non poteva che essere ancora molto generica e metodologica, essendosi insediata solo da qualche mese.

Salta subito agli occhi che le priorità dell'Autorità nei primi mesi di funzionamento sono i settori più "strutturati" e forti: aeroporti, autostrade, ferrovie. Il settore dei trasporti pubblici locali, pur richiamato fra le 5 principali priorità, in particolare per il tema degli affidamenti diretti in house, non è poi oggetto di uno specifico approfondimento nella relazione, segno che non è ancora destinatario di un'attenzione specifica del regolatore nazionale, e questa non è una cosa positiva, anche se comprensibile.

In realtà proprio il settore dei trasporti pubblici locali su gomma ha un gran bisogno di regolazione nazionale, della definizione di regole chiare e durature sia per quanto riguarda qualità e standard dei servizi, che per quanto riguarda i criteri di determinazione di tariffe e sussidi pubblici. Al tempo stesso il settore ha bisogno di un definitivo chiarimento legislativo sulle modalità di affidamento, in un Paese che ha fatto poche gare e ha ancora molti affidamenti diretti. Il recente disegno di legge promosso dal Viceministro Riccardo Nencini va in questa direzione e rappresenta un'importante novità di riordino legislativo del settore.

Tutti aspetti su cui l'Autorità di Regolazione è chiamata ad intervenire nei prossimi mesi, anche per garantire un quadro omogeneo di regolazione a quelle regioni, per adesso poche, che hanno avviato le procedure di gara su bacini ampi, come nel caso della Toscana che ha bandito una gara per il trasporto su gomma con un lotto unico regionale per 9 anni. Una gara, però, che ancora sconta un ritardo nella definizione di aspetti decisivi della regolazione economica come i ricavi, la messa a disposizione dei beni essenziali, gli stimoli agli investimenti per la sostituzione del parco veicoli, la gestione degli esuberanti, i costi standard.

Per la Toscana, quindi, è urgente un intervento dell'Autorità teso a definire questo quadro di regole per poter affrontare la più importante gara nazionale (e forse europea) in condizioni di certezza e stabilità per gli operatori e i consumatori.

Sui temi generali della relazione di Camanzi due sole osservazioni.

La prima riguarda la necessità sottolineata dal Presidente di superare il "rischio regolatorio" alla mediazione politica: un'osservazione importante specie nel settore del trasporto pubblico locale che vede proprio nella mediazione politica impropria uno dei motivi principali della propria crisi. Il circuito politico elettorale aziende pubbliche/sindacato/politica ha determinato in molte parti d'Italia situazioni ormai ingestibili, come dimostrano i recenti casi di Genova, Roma, Napoli. Fa bene quindi l'Autorità a porre questo tema al Parlamento.

La seconda meno condivisibile e' invece l'affermazione del Presidente per cui si debba perseguire "l'obiettivo della riduzione della spesa strutturale per la produzione dei servizi pubblici locali". Un'affermazione generica poco consona ad un'Autorità tecnica indipendente. Se è vero infatti che in molti servizi pubblici si annidano sprechi ed inefficienze, è altrettanto vero che

spesso i servizi sono stati sottofinanziati con scelte politiche poco rigorose sul piano regolatorio.

E questo è il caso del trasporto pubblico locale che per esempio è stato oggetto di una politica di riduzione di spesa pubblica che non aveva niente a che vedere con l'efficienza e la lotta agli sprechi ma si è solo tradotta in una riduzione dei servizi ai cittadini, in un periodo in cui il trasporto pubblico locale andava potenziato, non ridotto. Un paradosso che va risolto da un lato con regole che promuovano efficienza ed innovazione, e dall'altro con una politica nazionale che potenzi il trasporto pubblico locale, anziché ridurlo, e aumenti anche la spesa efficiente in questo settore, per contrastare le auto, l'inquinamento e la congestione, ridurre i danni economici, ambientali e sanitari del traffico automobilistico e garantisca servizi moderni alle città italiane.

(*) presidente Confeservizi Cispel Toscana

