

Il trasporto pubblico locale va rilanciato

La mobilità delle merci e delle persone su scala urbana è a un tempo un settore fortemente dinamico, con continui ingressi di nuove imprese e un elevato tasso di imprenditorialità, spesso nella forma di piattaforme digitali, e anche ingessato da una stringente regolazione che ne limita molto lo sviluppo, a volte anche a detrimento della tanto agognata sostenibilità ambientale. Gli ultimi anni hanno visto il susseguirsi del contenzioso Uber-tassisti, di quello più recente tra i rider e le piattaforme che offrono servizi di distribuzione di pasti e della spesa per le famiglie, come pure una lunga lotta tra mytaxi e le cooperative per il servizio di chiamata dei taxi stessi. Ci si è domandati se le auto in car sharing fossero guidate in modo sicuro; ci si è scandalizzati per le biciclette trovate nei fiumi e abbandonate ovunque per strada e abbiamo anche dibattuto a lungo su quale fosse la normativa più idonea a regolare il traffico dei monopattini. In questo clima in cui il grande fervore imprenditoriale si è invariabilmente accompagnato ad un'estesa litigiosità regolatoria, il trasporto pubblico locale (tpl), vero sistema arterioso delle città di medie e grandi dimensioni, è entrato in un cono d'ombra servito a conservarne, immutabili, le caratteristiche strutturali. Attualmente il comparto è polarizzato

DI MARCO PERCOCO*

tra un piccolo gruppo di imprese medio-grandi, non solo italiane, che riescono ad essere competitive in Italia come all'estero, ed un insieme di imprese spesso di piccole dimensioni, che opera ancora attraverso affidamenti diretti e che sono fortemente dipendenti dagli stanziamenti del fondo nazionale.

Al pari degli altri servizi di pubblica utilità, il tpl ha una regolazione che favorisce la concorrenza per il mercato attraverso l'espletamento di gare per bacini di mobilità, ma ad oggi meno del 20% del totale degli affidamenti è avvenuto attraverso tali gare. Un recente studio della Banca d'Italia (S. Mocetti e G. Roma, «Il trasporto pubblico locale: passato, presente, futuro», Questioni di Economia e Finanza 615) ha mostrato come la redditività media delle imprese del settore è solo del 5% e che il costo del lavoro sul totale del fatturato è dell'80%, con punte del 98% nel Mezzogiorno. Questo quadro, naturalmente sintetico e che nasconde comunque delle ottime realtà industriali, è indicativo di una forte debolezza finanziaria e produttiva delle aziende del settore, una caratteristica che mal si concilia con le richieste di sostenibilità dei piani economico-finanziari ne-

cessari ai fini della compliance con la regolazione. La Corte dei Conti, l'Antitrust, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti stanno chiedendo a gran voce l'espletamento di gare, ma è chiaro che un settore caratterizzato da circa il 16% di amministratori con un passato da politico e con problemi finanziari significativi difficilmente riuscirà ad aprirsi «dal basso», ovvero sotto la spinta degli enti locali, come pure vuole la geografia delle competenze definite dalla Costituzione. Perché si possa ragionevolmente ottenere una graduale apertura, è necessario rilanciare la competitività le imprese, favorendo processi di aggregazione simili a quelli occorsi alle utility operanti nei settori dell'energia e dell'ambiente, soprattutto nel Nord-Ovest.

In questo senso, una riforma del fondo nazionale che incentivi i processi di fusione, volti a sfruttare le economie di scala del comparto, potrebbe servire allo scopo generale dell'efficientamento e della ristrutturazione aziendale. Contendibilità dei mercati e diffuse operazioni di finanza straordinaria devono essere capisaldi di una concreta politica industriale per un settore che è il cuore stesso di qualunque obiettivo di sostenibilità ambientale e di competitività delle nostre città. (riproduzione riservata)

*Università Bocconi

