

MCE 2010

Trasporto pubblico locale: efficienza e qualità in Lombardia

9 febbraio 2010

Giuliano Asperti, Vice Presidente di Assolombarda

Saluto di apertura

Premessa

Nella giornata di apertura della Mobility Conference 2010 si è ampiamente discusso della necessità dello sviluppo dei grandi assi infrastrutturali necessari per connetterci al resto d'Europa. Il convegno di questa mattina introduce un altro tema di vitale importanza per le imprese milanesi e lombarde, quello dei servizi di trasporto pubblico, che verrà trattato con particolare riferimento alla Lombardia.

Alcuni dati di inquadramento:

- dal 1997 ad oggi in Italia le persone che usano l'auto per andare al lavoro è passata dal 72% al 76% - la media europea è del 50%;
- l'Automobil Club Italiano stima che milanesi e romani passano più di 500 ore l'anno in auto e che la metà dello spostamento medio, pari a 60 minuti, viene perso in code e rallentamenti. In generale, sempre secondo l'ACI, il costo della congestione in Italia è pari a 40 miliardi di euro l'anno.

Bastano questi pochi dati per affermare che avere maggiori e migliori servizi di trasporto pubblico è un diritto per le imprese e per i cittadini e che una cattiva mobilità rappresenta un costo sociale ed economico ingente e insostenibile.

La situazione attuale

In passato il **trasporto pubblico in Italia** è stato spesso considerato dai decisori politici come un'attività marginale e non come uno strumento necessario per la competitività del

Paese, utile a ridurre inquinamento, traffico e congestione. Le stesse politiche industriali nazionali non si sono finora occupate in maniera incisiva e strutturale di trasporto pubblico locale poiché è sempre stato ritenuto alla stregua di un servizio sociale.

Infatti:

- in Italia abbiamo 600 auto ogni 1.000 abitanti contro una media europea di 500 auto;
- l'indice di soddisfazione dei servizi di TPL in Italia è del 50%, in Germania del 56%, in Francia del 57% e in Spagna del 61%;
- l'anzianità media del parco autobus circolante in Italia è di 9,8 anni, in Lombardia di 10,7, mentre in Gran Bretagna di 8,4 anni, in Francia di 7,7 e in Germania di 7,1;
- i metri di corsie preferenziali per i bus in Italia sono pari a 81,20 ogni 1.000 abitanti, mentre in Francia abbiamo 92,1 metri e in Germania addirittura 186,3 metri;
- la velocità commerciale media del TPL su gomma in Italia è di 21,7 km/h, in Francia di 24,3 km/h e in Germania di 35,8 km/h.

Prospettive e problemi aperti

Qualcosa tuttavia sembra muoversi.

1. Sul fronte del **trasporto ferroviario regionale** il Governo e molte Regioni hanno dato un importante impulso rispetto alle risorse stanziare: in particolare la legge 2 del 2009 prevede l'erogazione a Trenitalia di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009-2010-2011; in generale, i nuovi contratti di servizio finora stipulati tra Trenitalia e le Regioni prevedono un aumento dei corrispettivi per il trasporto ferroviario regionale a seguito di aumenti degli investimenti volti a migliorare la qualità del servizio.

Per la Lombardia la creazione della nuova società Trenitalia-LeNORD ha portato ad una dotazione di stanziamenti statali e regionali di 375 milioni di euro all'anno per almeno tre anni. Si auspica che gli investimenti previsti portino ad un concreto e tempestivo miglioramento dei servizi. Tuttavia, sul fronte degli investimenti resta ancora molto da fare.

Se si guarda ai passeggeri trasportati per km di rete nel settore ferroviario, si evidenzia che:

- in Italia i corrispettivi da parte di Stato e Regioni in relazione ai contratti di servizio per il trasporto ferroviario sono pari a 6,8 centesimi di euro per passeggero/km contro i 9,9 centesimi della Francia e i 12,5 centesimi della Germania;
- in Italia i ricavi da traffico sono solo 3,5 centesimi di euro per passeggero/km contro i 7,3 della Germania e gli 11,9 della Francia;
- in Italia il prezzo del biglietto è inferiore a quello delle altre imprese ferroviarie straniere: meno di 15 centesimi a passeggero/km contro i 19,8 della Germania e i 21,8 centesimi della Francia.

La circostanza che i nuovi fondi pubblici siano erogati solo per i contratti di servizio stipulati con Trenitalia, così come il fatto che essi debbano avere una durata minima di sei anni, ha sollevato da più parti il timore di un ingessamento del mercato a favore di situazioni monopolistiche a scapito della qualità dei servizi.

Sono timori che devono essere valutati sia in prospettiva, sulla base di quali investimenti i nuovi contratti di servizio porteranno in termini di miglioramento della qualità del trasporto, sia tenendo conto che il mercato nasce soltanto laddove ci siano le condizioni per aver un ritorno dagli investimenti e in presenza di regole certe ed esigibili.

2. Per quanto concerne il settore del **trasporto pubblico locale** (escluso il servizio ferroviario regionale), la recente riforma dei servizi pubblici locali ha posto le basi per le gare, prevedendo l'in house solo in forma residuale.

Il provvedimento è positivo in quanto definisce le scadenze per mettere a gara i servizi e compie uno sforzo di chiarezza e di indirizzo precisi rispetto alla contraddittorietà della normativa fin qui prodotta.

Tuttavia è necessario che le aziende di trasporto siano messe nelle condizioni di essere più efficienti per rispondere ai reali bisogni dei clienti. Pertanto è necessario che:

- i capitolati di gara siano costruiti in modo da consentire un certo margine di profitto alle imprese e, quindi, in modo da attrarre più competitori;
- ci sia da parte dell'ente pubblico una visione di servizio integrato che consenta di identificare bacini di mobilità da mettere a gara che rispondano a criteri di mobilità delle persone e non a logiche amministrative;
- vengano eliminate le clausole che bloccano il sistema tariffario al fine di liberare più risorse per gli investimenti attraverso, ad esempio, l'individuazione di una authority esterna che definisca il prezzo dei servizi;
- i contratti di servizio prevedano contributi variabili da parte dell'ente pubblico in base agli investimenti e al miglioramento del servizio.

Con riferimento alle risorse, dopo anni di fermo, la Finanziaria 2008 ha fornito al settore risorse aggiuntive pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008-2009 e 2010 alimentate dalle accise sul gasolio. Tuttavia, a causa della crisi economica, l'entità del finanziamento si è rivelata più bassa rispetto alle previsioni iniziali e si rende pertanto necessaria una revisione del meccanismo di finanziamento, agganciandolo a entrate più stabili.

3. In Lombardia, nel novembre 2008 è stato sottoscritto il "**Patto per il Trasporto Pubblico**" che delinea la riforma del settore, conferma la messa a gara dei servizi, individua la suddivisione del territorio regionale in sette bacini di mobilità e prevede l'istituzione di un'Agenzia per ogni bacino, con compiti di programmazione dei servizi. Il Patto prevedeva già a partire dal 2009 l'attuazione dell'integrazione tariffaria nell'area milanese, tuttavia questa previsione è stata disattesa e si auspica che possa concretizzarsi entro quest'anno, così come l'istituzione delle Agenzie per il Trasporto Pubblico con compiti di pianificazione e programmazione.

Occorre proseguire, poi, sul miglioramento dei servizi di trasporto pubblico.

- In Lombardia la velocità commerciale del TPL su gomma urbano è di 14 km/h, contro una media italiana di 15 km, che è già tra le più basse d'Europa.
- L'anzianità del parco autobus circolante in Lombardia è di 10,7 anni, contro una media italiana di 9,8 anni e contro i 7,7 anni della Francia e i 7,1 anni della Germania.

- Nel 2008 almeno il 15% dei treni regionali lombardi è arrivato a destinazione in ritardo.
 - I viaggiatori lombardi lamentano in generale la scarsa qualità del servizio ferroviario regionale in termini di puntualità, pulizia e qualità del materiale rotabile (frequenti sono i casi di guasti al locomotore, di carrozze fuori uso o in cui non funziona il climatizzatore).
 - I costi operativi per treno/km in Lombardia sono più altri del 19% della media italiana, anche a causa della più bassa velocità commerciale di alcune componenti della rete.
4. Un cenno occorre farlo anche per quanto riguarda la città di **Milano**. I prolungamenti delle linee metropolitane esistenti, i progetti di quelle nuove e le previsioni di nuove reti di forza previste dal Piano di Governo del Territorio mostrano con chiarezza un'attenzione nuova da parte del Comune agli investimenti per il trasporto pubblico locale.

Tuttavia, con gli interventi in corso e in progettazione la rete metropolitana milanese passerà da 70 km a circa il doppio; a titolo esemplificativo la rete metropolitana di Londra è di 400 km. Inoltre, rimangono enormi incertezze sulle risorse realmente disponibili e sui tempi per la realizzazione delle opere progettate e previste.

Milano in termini di estensione di corsie preferenziali degli autobus per abitante è al vertice in Italia ma si posiziona solo al tredicesimo posto rispetto alle grandi città europee. Ciò si riflette in una più bassa velocità commerciale dei mezzi pubblici su strada, che fa scivolare Milano al ventesimo posto tra le grandi città europee, con una media di 13,5 km/h, ben al di sotto della media europea che è di 20 km/h.

La situazione è aggravata anche dal fatto che, come detto, le città italiane hanno i tassi di motorizzazione più elevati d'Europa: Roma, Torino, Napoli e Milano si posizionano ai vertici tra le maggiori città europee. A Milano, in particolare, ci sono 56 auto ogni 100 abitanti, contro una media europea di 40 auto.

Pertanto si fa urgente per Milano:

- una maggiore coerenza tra le strategie di sviluppo e trasformazione territoriale con le strategie di programmazione della rete infrastrutturale;
- un governo integrato tra le diverse modalità di trasporto;
- una pianificazione e programmazione della mobilità a scala sovralocale;
- un deciso impulso allo sviluppo della rete dedicata al TPL di superficie e all'accelerazione nella realizzazione delle nuove metropolitane progettate e previste.