

Ripensare i tempi della città e garantire la concorrenza europea: così rinasce il trasporto pubblico

Intervista ad Andrea Gibelli
President
FNM Group

Un ripensamento strutturale dei tempi di organizzazione della città che coinvolga anche i contratti di servizio. Questo è il primo punto per far ripartire il Trasporto pubblico locale in Italia, un settore che durante il *lockdown* ha visto crollare i ricavi e che oggi continua a scontare un calo significativo di introiti. Dall'altro lato - spiega Andrea Gibelli, presidente di FNM Group e di ASSTRA Associazione trasporti - bisogna guardare anche al quadro internazionale: mentre l'Italia ha sposato concorrenza e liberalizzazione, altri Paesi si muovono con più cautela non garantendo reciprocità. Le aziende italiane, invece, sono sane e in equilibrio e potrebbero giovare di una maggiore apertura dei mercati stranieri.

Quali sono le sfide del trasporto pubblico locale nella nuova fase di convivenza con il virus?

La pandemia ha creato le condizioni per ripensare nuovamente al trasporto pubblico locale (TPL). La riduzione dei servizi ha portato all'inizio a un ripensamento in termini squisitamente sanitari. Oggi, invece, ci poniamo la domanda di come sarà il TPL post-Covid. Si tratta di una sfida che va affrontata con gli strumenti a disposizione: i comportamenti umani e le conoscenze scientifiche. Facendo leva su entrambi si è compreso che si può pensare a un nuovo TPL con una distribuzione dell'offerta di mobilità su una curva diversa. Si potrebbe andare verso una nuova scansione, non più caratterizzata da orari di picco e orari di "morbida", ma da un flusso più uniforme.

Vari fattori possono contribuire a questo cambiamento: il primo è che lo *smart working* possa diventare un elemento strutturale del sistema produttivo e non un'appendice occasionale del *welfare*. In parallelo il tema del distanziamento, che ha comportato una riduzione del 70% dei passeggeri dovuti ai parametri imposti dal Comitato tecnico scientifico, ha di fatto aperto un dibattito legato al tema della diversificazione degli orari di ingresso di lavoro.

I limiti di questa nuova fase garantiscono la sostenibilità economica del settore?

Se si volesse fare un bilancio dell'esperienza Coronavirus a tutto il 2020 le perdite del TPL ammonterebbero a oltre 1,5 miliardi di euro per mancanza di introiti da bigliettazione, uno dei due pilastri che reggono il settore insieme al contratto di servizio pubblico. Le entrate sono crollate del 90% durante il *lockdown* e oggi si attestano tra il 20 e il 30% dei livelli pre-Covid, nonostante si sia superata l'emergenza sanitaria. L'impatto della pandemia, quindi, è stato significativo. Come associazione ASSTRA abbiamo richiesto un intervento dello Stato: la direttiva europea 1370 prevede che sui mercati regolati ci sia equilibrio

economico. Venendo meno questo equilibrio non per disservizi o inefficienza, ma per impostazioni di carattere normativo, ci attendiamo un ristoro al fine di preservare la sostenibilità economica del settore. Più in generale con il ripensamento dei tempi di lavoro e delle città è necessario pensare anche a nuovi strumenti di tipo contrattuale nell'ottica di garantire sia il servizio pubblico sia l'equilibrio economico delle aziende.

Sono necessari nuovi investimenti?

Gli investimenti sono un tema importante e nel settore del trasporto pubblico hanno principalmente un'origine pubblica. Trattandosi di un mercato regolato le aziende non decidono che tipo di offerta fare: questa viene stabilita dal contratto di servizio in base a un principio di pubblica utilità. Lo stato e gli enti locali ci chiedono servizi importanti, ovviamente e giustamente anche durante orari in cui non c'è tipo di convenienza economica, e questo viene compensato con risorse pubbliche.

C'è già un programma importante, impostato dallo Stato, di rinnovamento dei mezzi: è un'iniziativa essenziale perché la flotta italiana è la più vecchia d'Europa sia per quanto riguarda gli autobus sia per treni. Questi investimenti pubblici consentiranno di migliorare la qualità del viaggio e del servizio anche in termini di sostenibilità ambientale, un tema molto caro ai cittadini.

Quali sono le prospettive delle aziende del settore nella logica di progressiva liberalizzazione del mercato?

Secondo uno studio che abbiamo condotto con Intesa Sanpaolo, più del 90% delle aziende iscritte ad ASSTRA sono in equilibrio di bilancio e quindi sono assolutamente nelle condizioni di reggere la concorrenza. Oggi il settore vive di un grande *player* che è il gruppo Ferrovie dello Stato e di una miriade di piccoli operatori molto efficienti e radicati sul territorio. Questa situazione fa sì che non sempre si riescano a trovare alleanze soddisfacenti per le parti; forse vanno ripensate le regole di ingaggio per favorire da un lato il libero mercato e dall'altro la concorrenza, ma senza depauperare un patrimonio di conoscenze e di servizi molto puntuali garantite dalle aziende locali.

Un'altra questione è che a livello europeo manca un principio di reciprocità vero: in Germania e Francia, ad esempio, non esistono le stesse condizioni normative presenti nel nostro Paese. La legislazione europea spinge alla liberalizzazione, ma gli Stati possono declinarla sia in modo molto aperto come ha fatto l'Italia, sia in chiave restrittiva. Queste restrizioni vengono giustificate con una presunta tutela del lavoro, ma dietro a parole così nobili manca spesso l'autentica volontà di aprire il mercato. Noi ci auguriamo, invece, che la liberalizzazione continui e che a livello europeo ci sia un'autentica integrazione a parità di condizioni.

