

PRIME RIFLESSIONI PER UN NUOVO CICLO DI GOVERNO DEI TRASPORTI

Gerardo Marletto – Professore associato di economia applicata – Università di Sassari

Il primo passo di una nuova politica dei trasporti dovrebbe essere la moratoria dei processi di liberalizzazione, privatizzazione e regolazione concorrenziale. Ciò è necessario innanzitutto per una verifica seria e dettagliata degli effetti di quanto sin ad oggi è stato realizzato e per valutare se è corretto e rilevante continuare a basare la politica dei trasporti sulle prescrizioni pro-concorrenziali dell'economia ortodossa.

La moratoria potrebbe dare per acquisiti i processi di liberalizzazione nei segmenti dei servizi di trasporto aereo e marittimo e, eventualmente, consentire il completamento in quello del trasporto stradale di merci. Allo stesso tempo altre rilevanti decisioni in materia di regolazione dovrebbero essere prese:

- la diffusione dello strumento dell'imposizione di oneri di servizio pubblico nei segmenti liberalizzati, eventualmente compensati con risorse pubbliche, ma preferibilmente non accompagnati da forme di restrizione della concorrenza;
- il blocco totale delle operazioni di privatizzazione, in particolar modo nel segmento delle infrastrutture, dove esse hanno mostrato in misura più evidente di generare costi collettivi e benefici privati;
- l'applicazione di un sistema di concorrenza comparata (*yardstick competition*) per la gestione delle infrastrutture e per la produzione dei servizi di tpl e, parallelamente, l'abbandono definitivo del sistema della gara;
- la cancellazione delle norme che hanno portato alla liberalizzazione – per ora solo formale – del trasporto ferroviario di passeggeri.

Una specifica applicazione della moratoria dovrebbe riguardare anche il mondo del lavoro, con il blocco nelle imprese pubbliche di trasporto dei processi di esternalizzazione delle funzioni produttive e di diffusione delle forme di lavoro atipico. Ciò dovrebbe consentire l'avvio di una riflessione sul rapporto tra qualità e stabilità delle relazioni di lavoro e qualità e affidabilità dei servizi di trasporto.

La moratoria dovrebbe anche costituire l'occasione per sperimentare e consolidare nuovi strumenti d'intervento, necessari per dare soluzione ai problemi più rilevanti del settore:

- il lancio di una nuova politica industriale dei trasporti che, utilizzando programmi d'incentivazione e interventi di creazione d'impresa, punti alla diffusione delle innovazioni

organizzative utili per rendere i sistemi di trasporto più integrati, più sostenibili e più attrattivi. Questa politica dovrebbe trovare applicazione innanzitutto, con risorse consistenti e continuative, nel trasporto urbano di passeggeri – favorendo la mobilità “dolce” (a piedi e in bici), il trasporto collettivo e le nuove forme di trasporto su domanda (bus a domanda, *car-sharing*, taxi collettivi, ecc.) – e di merci (con la diffusione delle pratiche della cosiddetta *city logistics*);

- l'introduzione o il rafforzamento degli standard obbligatori in materia di sicurezza, di tutela dei consumatori, di riduzione dei danni sanitari, ambientali e sociali provocati dai trasporti. Una particolare attenzione dovrebbe essere dedicata all'individuazione e all'imposizione di standard minimi obbligatori in materia di integrazione, in particolar modo nel trasporto locale e, più in generale, in tutto sistema nazionale di trasporto di passeggeri (a partire da quello ferroviario, compreso quello ad alta velocità);
- il ripensamento degli interventi infrastrutturali, declassando le grandi opere non necessarie e puntando invece al potenziamento dei sistemi di trasporto urbano, metropolitano e regionale e all'ammodernamento delle infrastrutture esistenti, a partire dalla migliore messa in rete dei principali nodi. La nuova politica delle infrastrutture dovrebbe essere accompagnata da un rilevante recupero della capacità di decisione dell'amministrazione pubblica, sottraendo ai gestori delle infrastrutture i poteri oggi esercitati, propriamente ed impropriamente;
- l'avvio di un ciclo di interventi per la formazione e la selezione del *management* delle imprese di trasporto da sviluppare in collaborazione con selezionati centri di eccellenza universitari. Quest'azione dovrebbe riguardare innanzitutto le imprese pubbliche, ma nulla toglie che tali attività – in particolare quelle di formazione – siano aperte anche alle imprese private.

Il quadro degli interventi della nuova politica dei trasporti dovrebbe essere completato da un'azione strutturata e decisa di tipo istituzionale, tesa prima a sperimentare e poi ad introdurre forme innovative di partecipazione popolare. Partendo dalla valorizzazione di esperienze già realizzate in altri Paesi (in particolare in Francia con il *dèbat public*) o in altri settori (urbanistica, acqua, ecc.) l'iniziativa dovrebbe riguardare:

- un confronto aperto e pluralista delle alternative, con riferimento sia agli orientamenti strategici dei piani di trasporti, sia agli specifici interventi sul territorio;
- il coinvolgimento dei cittadini nella pianificazione dei servizi di trasporto pubblico, a partire da quelli del tpl, eventualmente anche sperimentando – secondo i dettami della scuola di pensiero dei beni comuni – nuove forme di proprietà condivisa delle aziende e di partecipazione alla loro gestione.

TAVOLA DI SINTESI

<p><u>Moratoria della concorrenza</u></p>	<p>Blocco degli interventi di liberalizzazione e regolazione concorrenziale (con la sola eccezione del completamento della liberalizzazione dell'autotrasporto di merci).</p> <p>Blocco delle operazioni di privatizzazione (in particolare nel segmento delle infrastrutture, dove hanno generato costi collettivi e benefici privati).</p> <p>Blocco delle gare e ricorso generalizzato alla concorrenza comparata (<i>yardstick competition</i>) per la gestione delle infrastrutture e per la produzione dei servizi di tpl.</p> <p>Diffusione dell'imposizione di oneri di servizio pubblico nei segmenti liberalizzati (senza restrizione della concorrenza).</p>
<p><u>Politica industriale dei trasporti</u></p>	<p>Programmi d'incentivazione e interventi di creazione d'impresa per la diffusione delle innovazioni organizzative utili per rendere i sistemi di trasporto più integrati, più sostenibili e più attrattivi (da applicare innanzitutto nel trasporto urbano).</p>
<p><u>Politica istituzionale dei trasporti</u></p>	<p>Sperimentazione della partecipazione popolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'elaborazione strategica e tecnica degli interventi sul territorio, garantendo la formazione "dal basso" di proposte alternative; - nella pianificazione dei servizi di tpl, sperimentando nuove forme di proprietà condivisa delle aziende e di partecipazione alla loro gestione.
<p><u>Sperimentazione di strumenti innovativi di politica dei trasporti</u></p>	<p>Recupero della capacità di decisione dell'amministrazione pubblica nella programmazione degli investimenti, sottraendo poteri ai gestori delle infrastrutture.</p> <p>Riprogrammazione delle infrastrutture: declassamento delle grandi opere non necessarie, potenziamento dei sistemi di trasporto urbano, metropolitano e regionale, ammodernamento e integrazione delle infrastrutture esistenti.</p> <p>Diffusione e rafforzamento degli standard obbligatori in materia di sicurezza, di tutela dei consumatori e di riduzione dei danni sanitari, ambientali e sociali.</p> <p>Sperimentazione di standard minimi obbligatori in materia di integrazione, (in particolar modo nel trasporto locale e in tutto il trasporto ferroviario),</p> <p>Avvio di un ciclo di interventi per la formazione e la selezione del <i>management</i> delle imprese pubbliche di trasporto.</p>

