

TRANSIZIONE GREEN

La mobilità sostenibile passa da un trasporto pubblico efficace

Marco Percoco

La sostenibilità della mobilità urbana, delle merci come dei passeggeri, urbana come extra-urbana, è un obiettivo di politica economica e ambientale non più differibile. La riduzione della concentrazione di inquinanti locali e la decarbonizzazione dei servizi di trasporto sono state tematiche di discussione centrali per il precedente Governo Draghi e probabilmente troveranno una collocazione importante anche nell'azione del Governo Meloni, a testimonianza della connotazione non politica di alcune scelte, ormai definite nel corso degli anni. A fare da controcanto a questo scenario, è giunta la pandemia, che ci ha fatto riscoprire la bellezza dell'ambiente extra-urbano e l'importanza della qualità della vita, inducendo sì una momentanea riduzione della concentrazione di particolato nei centri urbani, ma anche una insostenibile rarefazione delle interazioni sociali. Quando si inizia a discutere di mobilità sostenibile, il pensiero corre quasi immediatamente alle auto elettriche, al *car-sharing*, alle biciclette, e solo dopo si comincia a riflettere sul ruolo dei servizi pubblici, ovvero quel complesso sistema arterioso fatto di autobus, tram, metropolitane, che regge non solo le nostre città, ma anche le loro reciproche interconnessioni. Il trasporto pubblico locale, nei lunghi mesi dei *lockdown*, ha sofferto di un'enorme contrazione della domanda che, ancora oggi, fatica a riprendersi e parrebbe essersi assestata su un -20% rispetto al 2019. A latere di questa drammatica situazione,

è necessario considerare che il costo complessivo del lavoro, nel comparto, è pari in media all'80%

del fatturato (con punte del 98% nel Mezzogiorno)

e che il Margine Operativo Lordo è pari ad appena

il 5% delle entrate.

Si comprende bene come questo settore, che dovrebbe costituire la nerbatura stessa di qualsiasi strategia di decarbonizzazione della mobilità, si trovi oggi stritolato tra una congiuntura sfavorevole, una struttura mediamente debole e le sfide della

decarbonizzazione che richiedono massicci investimenti per rinnovare il parco-veicoli.

Il Pnrr ha previsto circa 2 miliardi di euro per il rinnovo della flotta degli autobus in chiave green, ma, dati i volumi di passeggeri ed i rischi comunque connessi alla nuova organizzazione delle città, è oggi necessario ripensare il modello organizzativo del mercato del trasporto pubblico locale per promuovere investimenti anche di natura privata lungo tre linee di intervento.

Innanzitutto, gran parte dei mercati locali sono chiusi rispetto alla concorrenza, con servizi operati *in-house* che, di proroga in proroga, rendono di fatto impossibile l'ingresso sul mercato di altri operatori, a svantaggio dei consumatori. Oggi le aziende che operano in "mercati chiusi" sono più inefficienti, con circa il 20% di costo del lavoro in più ed un utile lordo più basso di oltre tre volte rispetto alle aziende soggette a concorrenza per il mercato. Un'apertura in questo senso potrebbe consentire significativi guadagni di efficienza.

In seconda istanza, l'offerta soffre di una grave carenza di forza lavoro, ad indicare la necessità di riorganizzare le aziende, rendendole più sofisticate e attraenti, dunque, investendo in capitale umano e welfare per i lavoratori, con interventi che necessitano di ulteriori capitali. Infine, è evidente che il settore necessita di investimenti in capitale fisso, ma anche in capitale umano, dunque necessita di risorse che sembrerebbero non essere presenti nel comparto. Per poter risolvere questo *conundrum* è necessario partire dalla constatazione che il trasporto pubblico ha un intrinseco valore sociale. L'elettrificazione di un autobus comporta benefici per la collettività quantificabili in 12 euro per km percorso, un impatto significativo e che necessita di schemi di finanziarizzazione, in modo da sostenere le aziende nei loro piani di trasformazione. In altri termini, è necessario ripensare lo schema dei sussidi ed anche il riparto del Fondo Nazionale (oltre che la sua dotazione, rifacendosi al chiaro principio del "chi inquina paga") perché si possa tener conto del processo di modernizzazione delle aziende, e non più solo delle necessità, vagamente espresse, dei territori serviti.

Le politiche per la mobilità sostenibile sono fortemente improntate alla sostituzione delle tecnologie di trasporto, con un ruolo cruciale giocato dall'elettrificazione. In questo quadro, è necessario riqualificare il ruolo delle aziende del trasporto pubblico locale, sostenendo la domanda di mobilità collettiva, e favorendone, finanziariamente, gli investimenti.

Direttore Green, Centre for Geography, Resources, Environment, Energy and Networks , Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

