

I lavoratori pendolari e il caos dei trasporti. Giuseppe Biesuz, AD di Trenord, su Corriere.it

*Giovedì scorso, Dario Di Vico ha sollevato il tema della scarsa qualità dei servizi di trasporto pubblico del nostro paese, **proprio mentre la domanda è in trasformazione e in crescita**, specialmente nelle grandi aree metropolitane. Non solo per effetto della crisi. Il punto di Giuseppe Biesuz, AD di Trenord, su Corriere.it.*



L'articolo trae spunto dall'incidente verificatosi sulla metropolitana milanese, con le inevitabili code di polemiche che ne sono seguite sulle responsabilità e sulla esigenza di stabilire delle nuove fasce di garanzia a maggior tutela dei viaggiatori.

Certamente stride il vedere che il cosiddetto popolo dei "garantiti" possa generare tanto disagio ai "non garantiti". Questo è un punto su cui bisognerà rapidamente trovare una soluzione: **nel nostro paese da troppi anni le infrastrutture e i servizi di trasporto pubblico di massa sono sparite dall'agenda delle priorità strategiche**, dimenticando di fatto che una mobilità efficiente è fattore determinante per lo sviluppo.

Nel settore ferroviario **quello di cui ci si è dimenticati sono i 16.000 km di binari dove vengono prodotti ogni anno 235 milioni di chilometri/treno, ovvero il 75% dell'intera produzione ferroviaria italiana per il trasporto** di centinaia di migliaia di pendolari in ogni angolo del Paese. Si calcola oggi che servirebbero 1000 treni nuovi.

Aggiungiamo poi che il trasporto su gomma è segmentato in un arcipelago composto da 1.200 operatori piccolissimi, dove anche i maggiori operano su un perimetro che non supera il mercato locale. **In Europa viceversa ci sono player che operano su scala nazionale, fanno sia ferro sia gomma e hanno assunto progressivamente una dimensione internazionale.** Il gap che ci separa dall'Europa in termini di tassi di concentrazione e dimensione dei player è stimato in 15-20 punti percentuali.

Per superare queste distanze servirebbero almeno due cose. Innanzitutto un quadro regolamentare delle tariffe e delle risorse che sia stabile e non soggetto a continui ripensamenti. **In secondo luogo, la presenza anche nei trasporti di alcune medio-grandi aziende serie e affidabili, come da tempo esistono in Europa**, con la massa e la forza finanziaria e manageriale

in grado di fare gli investimenti che servono e attrarre il capitale di rischio. Proseguire sulla strada delle liberalizzazioni è fondamentale, per recuperare competitività. **Ma se questo processo non sarà accompagnato dalla rapida creazione di alcuni grandi operatori leader, superando le vecchie inerzie**, potrà risultare devastante. Potremmo rischiare di fare la fine di una colonia a favore dei nostri partner europei.

Se a passare di mano fossero le gestioni meno efficienti, nessuno se ne dispiacerebbe. **Ma se a passare di mano fossero i segmenti di mercato più redditizi avremmo fatto un grave danno al paese.** La competizione avviene tra imprese di medio-grandi dimensioni, in grado di attrarre i capitali e i migliori talenti professionali e manageriali.

Tutto questo significa che dalla crisi del trasporto pubblico del nostro paese potremo uscire solo se sapremo rivedere **alla radice il suo modello di finanziamento, ancora troppo dipendente dalla sola mano pubblica** e frenato da logiche dipendenti da un patto sulle tariffe ormai insensato. **Stoccolma, Londra e Parigi sono tra le città dove le tariffe del trasporto pubblico sono tra le più alte d' Europa a fronte tuttavia di una qualità del suo network di straordinaria eccellenza.** Solo da noi il tema delle tariffe è un tabù e il fenomeno della integrazione tariffaria è all'anno zero.

A Londra esiste dalla fine degli anni sessanta mentre a Tokio si sta lavorando ad un sistema su base multiregionale. **Un recente studio della London School of Economics, evidenzia che la capacità di attrazione di capitali e talenti delle città** è in funzione della loro infrastrutturazione in termini di strade, autostrade, ferrovie e organizzazione della mobilità.

Milano in questo contesto è, rispetto alle capitali europee, forse l'unica città in cui, nonostante gli sforzi della Regione, **non esiste ancora un sistema di tariffazione integrata e non esiste un unico operatore integrato dei servizi urbani, metropolitani e ferroviari sub-urbani.** Da Parigi a Berlino, da Madrid a Barcellona la gestione è unitaria. Sulla Grande Milano gravitano infatti 9 milioni di persone, secondo il Censis, ai cui bisogni bisognerebbe dare una risposta europea.

Anche questa potrebbe essere una occasione positiva per approfittare della crisi, per **modificare gli ormai sclerotizzati comportamenti pubblici e cominciare a "guardare le cose con le orecchie"** come dice il conte di Gloucester a Re Lear, ormai vecchio e cieco.

(articolo di **Giuseppe Biesuz**, ad di Trenord. [Tratto dall'edizione online del Corriere della Sera 07-10-12](#))

FONTE: [Trenord](#)