Quindicinale del 16 Settembre 2015

SENZAFILTRO
Notizie Dentro il Lavoro



# I servizi pubblici locali penalizzano la competitività dei trasporti italiani

## La crisi aiuta: l'evoluzione privata del settore ne è un esempio

16 settembre 2015

Management

Organizzazione

Ultimi Popolari

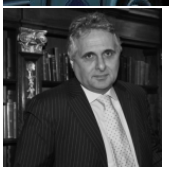


**Editoriale 13. Competizione**

*16 settembre 2015*

**Pausa pranzo zen da Sakana Sushi**



Nicola Biscotti

Quando le imprese sono stimolate a crescere e a migliorare la propria offerta, possono raggiungere risultati positivi in termini di rendimento. In questo senso la competizione fa bene anche al nostro mercato dei trasporti, in storica crisi e forse mai tanto come in questo momento. Nel settore delle autolinee a lungo raggio, dove dal 2005 è stata introdotta una **graduale ma irreversibile liberalizzazione**, le imprese operanti in questo mercato hanno visto crescere i viaggiatori ed il fatturato e possono vantare un'anzianità media del parco rotabile notevolmente inferiore, per esempio, a quella del trasporto pubblico locale.

Essere competitivi, oggi, alla luce di questa panoramica, significa innanzitutto a**vere rispetto delle regole**, dal **trattamento del personale**, ai tempi di guida e riposo degli autisti, fino alla **manutenzione programmata** degli autobus. In secondo luogo, guardare agli **investimenti in qualità** e capacità di **modulare l'offerta in base alle esigenze della domanda**.

Ciò non toglie che non sia sempre possibile competere nel nostro sistema Paese, per tutta una serie di fattori. Il primo, dipende dai **settori**. Nel trasporto pubblico locale l'**imposizione di tariffe non remunerative** impedisce una



*16 settembre 2015*



**Competere per caso**

*16 settembre 2015*



**L'eCommerce non badi al prezzo**

*16 settembre 2015*

vera competizione; inoltre, l'abnorme presenza di gestioni pubbliche con affidamento diretto dei servizi (e non tramite gara) non consente di privilegiare le scelte della clientela e quindi di premiare i più bravi.

Nelle autolinee a lungo raggio **la competizione oggi è realtà** e quindi **le imprese hanno aumentato la loro qualità in offerta.**

Nel settore noleggio autobus, purtroppo, la competizione invece è mortificata dalla presenza di molte imprese improvvisate che, senza rispettare regole di correttezza, riescono ad offrire prezzi più bassi che rovinano il mercato: in questo agevolate, per esempio, da gran parte del **sistema scolastico** che acquista con il **metodo dell'offerta più bassa** e non considera nel dovuto modo la qualità e l'**affidabilità** delle imprese.

## Un esempio dal mercato locale pugliese

La Puglia è una Regione molto competitiva ed anche le imprese di trasporti confermano questa tendenza. Nei trasporti pubblici locali, infatti, il settore gomma trasporta almeno l'80% dei pendolari giornalieri con un costo per la Regione sensibilmente inferiore a quello di altre regioni ed un ricavo del traffico che rispetta i parametri di legge (almeno il 35% dei costi).

Certamente i **volumi di traffico pendolare** delle regioni del Nord sono oggettivamente molto superiori ed anche le infrastrutture e l'offerta complessiva sono migliori. Nel trasporto a lungo raggio invece i**l sistema su gomma oramai è diventato una vera alternativa a quello ferroviario** e quindi, paradossalmente, **il Sud supera il Nord** in termini di organizzazione della rete ed offerta di servizi.

Viene da chiedersi, a questo punto, a chi vanno imputate le responsabilità di questa situazione. Per il trasporto pubblico locale sicuramente la colpa è di chi (politica, istituzioni, ed anche imprese) continua a rinviare l'adozione di costi standard per la produzione dei



L'eC

Tutti
eCon
di 10
riusc
fattu

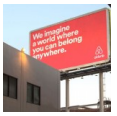
servizi, perpetrando l'errore di distribuire risorse non sulla base di un costo industriale, ma semplicemente di un costo storico che ha premiato inefficienze e sprechi in danno principalmente degli utenti.
Nei trasporti su gomma a lungo raggio il merito invece è sicuramente tutto delle imprese private che hanno investito in qualità e migliorato sia l'offerta che i sistemi di vendita.

## La crisi dei trasporti: come ripensare il settore ed essere competitivi

Il trasporto pubblico locale è in crisi perché **la spesa non è distribuita in modo razionale** e perché le scelte politiche non vedono il trasporto al centro degli interventi. Oggi bisognerebbe ripensare ad un **sistema che non privilegi tout court i grandi carrozzoni pubblici** ma premi le imprese di qualità (sia pubbliche che private), accelerare sul fronte delle infrastrutture (autostazioni, servizi aggi utenti, ecc), riprendere gli investimenti nel rinnovo del parco rotabile.
Una politica unicamente basata su **tagli di finanza pubblica**, senza un **progetto di razionalizzazione della spesa**, finirà per danneggiare principalmente i cittadini/utenti. E poi, se i mezzi pubblici sono considerati solo fonte di congestione del traffico (mentre è vero il contrario) chi vincerà la sfida sarà unicamente la motorizzazione privata.

Ma da quali regole dovrebbe allora essere governato il mercato ideale? Le conseguenze logiche della riflessione fatta fin qui portano verso un'unica direzione: la regola principale dovrebbe essere quella di **avere un progetto strategico che veda il trasporto pubblico al centro, e non al margine**, delle scelte politiche e strutturali del Paese. In questo contesto una **"politica industriale"** vera che premi le imprese sane e competitive e non solo quelle di proprietà degli enti locali o dello Stato.

Poi, gare per l'affidamento dei servizi e **monitoraggio delle performances delle imprese aggiudicatarie**, scelta



Una

Rient
mezz
una c
AirBr

del sistema ferroviario quando è realmente più conveniente e non "sempre e comunque". **Vera integrazione ferro-gomma** attraverso una rapida infrastrutturazione del territorio (come le autostazioni, per fare un esempio). Infine una vera **"customers satisfaction"** che consenta agli utenti di esprimere giudizi e quindi al "mercato" di selezionare le imprese buone da quelle inefficienti. Non da ultimo, **selezionare e crescere le risorse umane**: essere innanzitutto professionale nell'approccio al lavoro non è cosa banale, così come imporsi qualità nell'esecuzione anche quando nessuno la richiede. Per essere competitivi oggi, anche alla luce de costi del lavoro estero, occorre considerare il lavoro come un valore e non come una necessità, esercitarsi quindi nell'aggiornamento continuo delle competenze in un mondo che richiede velocemente i cambiamenti.

Tags: Anav, mercato dei trasporti, trasporti

## Autore



**Nicola Biscotti**

Imprenditore nel settore dei trasporti pubblici di persone, ricopre la carica di Direttore Generale di ACAPT, Amministratore Unico di SAPS ed EUROBUS, componente CdA di Roma Marche Linee ed è Presidente dell'Anav. L'Azienda di famiglia Autolinee Biscotti nasce agli inizi del secolo con il trasporto con carrozza a cavalli, poi riprende nel 1929 con autobus e dal dopoguerra ininterrottamente esercita l'attività di trasporto pubblico locale, modificando la ragione sociale in ACAPT srl. Oggi ha acquisito, unitamente a Mazzuca Autolinee di Ascoli Piceno, la soc. Eurobus di Civitanova Marche (20 dipendenti-16 autobus) ed una significativa partecipazione in Roma Marche Linee Spa di Civitanova.