

Treni e autobus che viaggiano alla moviola

di Daniele Martini

Non occorre essere esperti, basta avere gli occhi per guardare e poi piangere perché ce n'è motivo. I bus e i pullman somigliano per sfasciume quasi ovunque a quelli bulgari di prima della caduta del Muro. Le strade idem, sia quelle cittadine sia le provinciali e statali, a cominciare dalla numero 1, l'ex fasciosa Aurelia, sconnessa per lunghi tratti e piena di buche come una *carretera* andina. Molti treni regionali e pendolari sono una vergogna mondiale, mentre gli Intercity non stanno meglio né per qualità né per puntualità. I convogli merci delle Ferrovie sono quasi scomparsi dal paesaggio nazionale, tanto che i sindacati hanno indetto uno sciopero contro lo smantellamento in atto. Le due compagnie aeree, **Alitalia** e **Meridiana**, sono a un passo dal fallimento e non sanno più a che santo votarsi. Insomma, passo dopo passo, pezzetto dopo pezzetto, il sistema dei trasporti pubblici si sta squagliando.

PRENDETE i bus e i pullman, per esempio. Se uno considerasse solo il numero di viaggiatori, potrebbe magari pensare che siamo in pieno boom: 4 miliardi di passeggeri trasportati all'anno, 2 miliardi di chilometri di servizio effettuati, 5 volte più del treno in ambito locale e pendolare. Ma sono cifre che ingannano. Avverte con sincerità **Nicola Biscotti**, presidente di Anav, con Asstra una delle due grandi associazioni del trasporto su gomma: "La gente prende bus e pullman non per il servizio offerto, anzi. Ci usano di più perché non si possono permettere l'auto". La qualità del servizio peggiora quasi ovunque: l'età media dei mezzi, scesa nel 2005 a 7 anni, quasi in linea con l'Europa, è di



SU ROTAIA

I treni italiani accusati di ritardi e disservizi soprattutto per i pendolari

nuovo salita a 12. E mezzi vecchi per le aziende vuol dire più spese per la manutenzione mentre per i clienti significa climatizzazione che non c'è o funziona male, rumorosità sgradevole, sedili scomodi, sistemi di sicurezza inadeguati. Perfino i colori delle tappezzerie scoraggiano, grigetti sporchi e blu scialbi da socialismo reale. Sia nelle aziende pubbliche (circa il 75 per cento del totale) sia nelle private non si investe perché lo Stato non tira fuori i soldi a sufficienza per partecipare al cofinanziamento del "materiale rotabile". Mancano ogni anno dai 200 ai 300 milioni di euro per bus e pullman nuovi e intanto chiude l'Irisbus Fiat di Valle Ufita, l'ultima fabbrica italiana di pullman. Ma mancano anche i quattrini per l'esercizio. Trentadue anni fa lo Stato si impegnò a versare un contributo annuo alle aziende partendo dal presupposto che da sole le tariffe avrebbero coperto appena un quarto dei costi. Nel 2013 servirebbero 6 miliardi e 300 milioni, ma ne sono stati stanziati meno di 5. Soldi distribuiti a pioggia, oltretutto, sia alle aziende efficienti con costi medi di 1,30 euro a chilometro sia ai carrozzoni co-

me il laziale **Cotral** o la romana **Atac**, con costi da due a quattro volte superiori. Ovvio che stia andando tutto a gambe all'aria: il Piemonte taglia addirittura un quarto dei trasporti su gomma, in Campania sono fallite le aziende pubbliche di Caserta e dell'area di Napoli mentre la storica Sita della famiglia Vinella ha annunciato di voler abbandonare la partita.

IN QUESTE condizioni pensare a una collaborazione gomma-ferro, cioè pullman più treni, è come volere la luna. Incardinato sull'Alta velocità, il sistema ferroviario non è più da tempo un servizio universale, cioè per tutti i cittadini, e forse un patto virtuoso con la gomma servirebbe considerato che l'Italia è la nazione delle cento città e

non ci sono solo Milano, Roma o Napoli. Le ferrovie dirette da **Mauro Moretti** hanno puntato tutte le carte sulle tratte più redditizie e veloci dove in effetti si viaggia in modo decoroso e dove si è fondata pure la concorrenza privata della Ntv. Tutto il resto è un pianto o quasi. L'amministratore delle Fs si appresta a chiedere soldi al mercato lanciando obbligazioni per 1 miliardo e mezzo di euro per sopperire ai 2 miliardi non pagati da Stato e Regioni per i treni pendolari, regionali e Intercity. Moretti lascia intendere che così la qualità migliorerebbe, ma manca la controprova e soprattutto non ci sono alternative. Il povero Giuseppe Arena che ci aveva provato a nettare in concorrenza con le Ferrovie tra Milano e Torino, con **Arenaway**, ha preso solo botte. In compenso si rafforza il monopolio ferroviario pubblico, come in Lombardia con **Trenord** o in Emilia dove le Fs si stanno alleando con la regionale **Fer**. Nei cieli non va meglio. **Meridiana** perde una decina di milioni di euro al mese e in un anno ha tagliato 10 aerei su 38 abbandonando lo scalo di Malpensa. **Alitalia** dopo 4 miliardi di euro pubblici buttati e 5 anni persi dietro le fisime berlusconiane, annaspa di nuovo in attesa del cavaliere bianco che la salvi.