

Erasmus D'Angelis

Ora che pioggia e vento hanno spazzato le grandi emozioni per gli effetti del nebbione tossico nel tragico dicembre nero, il copione nazionale prevederebbe un bel by by alle buone intenzioni dettate dall'emergenza, alle promesse di conversioni full electric o ibrido, di car e bike sharing, car pooling

e piste ciclabili, agli impegni sui decaloghi per volenterosi, alle rottamazioni di caldaie a kerosene e motori a scoppio, e così pestando acqua nel mortaio fino al prossimo Sos Smog. La storia d'Italia è fatta di fascicoli con promesse e impegni mai mantenuti. Visto però che questo governo ci ha abituato alle svolte e alle riforme impossibili, ha messo in chiaro che è l'ora e il caso di fare sul serio e alla svelta i conti con i ritardi del sistema

Paese più bello del mondo, qui c'è da affrontare un'altra prova riformista per chiudere una grande questione nazionale diventata da tempo una grande emergenza nazionale e uno dei nostri pessimi biglietti da visita *in the world*. Si tratta della condizione declinante e penosa del trasporto pubblico locale, che nell'80% delle nostre città ci fa pagare il doppio ticket del biglietto e dell'inefficienza.

Segue a pag 8

La riforma del trasporto pubblico non può attendere

● L'emergenza smog ha rimesso al centro l'arretratezza cronica dei nostri mezzi pubblici. L'Italia fanalino di coda Ue per metro, tramvie e bus moderni. La strategia del governo

SEGUE DALLA PRIMA

Erasmus D'Angelis

Una condizione declinante e penosa del trasporto pubblico locale che sta riflet-

tendo l'immobilismo del passato remoto e prossimo e una certa nostra indifferenza aristocratica per le sorti di un servizio essenziale che altrove è universale dal grande manager al disoccupato, e per noi italiani con la puzza sotto il naso e cresciuti nel mito

dell'automobile è roba da categorie svantaggiate, studenti, sfigati, immigrati. L'effetto della rimozione è nel tabellone segnapunti delle valutazioni dei 28 Paesi europei sulla qualità ed efficienza dei sistemi trasportistici (dati Eurostat, Agenzia europea ambiente, World Bank e OCSE),

sulla base di 122 criteri che vanno dalla regolazione all'infrastruttura, dall'impatto ambientale alla sicurezza, dal recepimento della legislazione dell'UE alla sua violazione, dall'innovazione e ricerca alla logistica e al parco mezzi. Se cercate l'Italia, è in fondo alla lista, con performance e servizi scarsi o peggiori. Voto finale un brutto -2. In testa Paesi Bassi e Germania, seguiti da Svezia, Gran Bretagna, Danimarca, Francia...

In questo fondoclassifica si rispecchiano i nostri autobus scassati, le infrastrutture inadeguate con le carriere non solo siciliane, ma anche tanta demagogia a difesa delle municipalizzate che ci inchioda come ultimo Paese sovietico d'Europa con circa 7300 aziende pubbliche con fallimentificio incorporato per migliaia di storiacce di bilanci dissestati, debiti, crediti non esigibili. Un panorama con pochi paragoni nella storia delle democrazie avanzate, frutto nel settore trasporti anche di battaglie sindacali ideologiche e corporative di successo ma a difesa del non toccare mai nulla e del tenersi sempre caro lo status quo al limite della sopravvivenza. Le logiche clientelari della peggiore politica ci hanno regalato il caso ATAC con quantità industriali di insopportabili magna magna, caste e castine, parentopoli e famigliopoli, disservizi e tangentopoli. Un mondo che il governo Renzi dovrebbe iniziare a cancellare sul serio, con la severità dell'applicazione della riforma Madia, dal 2016.

Però, partiamo oggi dal classico bicchiere mezzo pieno, e da cinque buone notizie. La prima è che il settore non sarà più oggetto di sforbiciate per revisione della spesa pubblica, spending review e tagli progressivi. La seconda è il rinnovo del contratto di lavoro ai 127 mila addetti che lo aspettavano da 8 anni. La terza si deve al ministro Delrio che ha inserito il trasporto pubblico locale (TPL) in una strategia nazionale e in una logica di sistema che lo conetterà alle reti metropolitane e alla logistica (porti, aeroporti...). La quarta sarà l'arrivo dei decreti attuativi della riforma della pubblica amministrazione con i capitoli della potatura e della stretta sulle municipalizzate sperando di poter mettere la parola fine agli alibi del localismo, del campanilismo e alle rendite di posizione. La quinta la dobbiamo al viceministro Nencini: la riforma attesa da sempre c'è, è pronta e "bollinata" sul tavolo di Delrio da dove potrà prendere due strade. La prima sottoforma di disegno di legge che dovrà essere approvato dalle Camere dopo lunga e indefinita navigazione. La seconda, e sareb-

be questo il caso, come decreto legge emesso direttamente dal governo che entra in vigore immediatamente per necessità e urgenza. Se il governo farà questa scelta, saremo nelle condizioni di poter uscire in 3-5 anni dal collasso e dal piangerci ciclicamente addosso.

Per l'Italia la riforma del TPL sarebbe già una rivoluzione in sé che parte dalla liquidazione delle società in perdita e dall'affidamento dei servizi tramite gara e passa dalla riorganizzazione delle aziende in bacini di utenza non inferiori a 350 mila abitanti e dal rinnovo del parco mezzi e arriva fino ai costi degli abbonamenti detraibili dalle tasse. Punta sul naturale valore sociale del servizio e dovrà portarci naturalmente a salire su treni, bus e metro mettendo fine al paradosso di questi anni con domanda in crescita e offerta in calo. La media annuale dei passeggeri è infatti in aumento, stimata in 7 miliardi di viaggi l'anno nei servizi urbani ed extraurbani e in circa 1 miliardo sul ferroviario. Oltre 11 milioni di persone ogni giorno si muovono con mezzi pubblici e sono evidenti i risparmi: alle attuali tariffe il costo medio per una famiglia di tre persone che sceglie il bus cittadino è intorno a 1.000 euro l'anno, la stessa famiglia che usa l'auto (spesso per assenza di alternative) spende 4 mila euro. Riformare ha anche effetti redistributivi del reddito.

Il fantasma del ministero

La storia delle riforme mancate o a metà è uno stop and go che risale al 1997 e risente della progressiva scomparsa del ministero. Ancora oggi, nelle commissioni di Camera e Senato la titolarità del "trasporto pubblico locale" è dominata da altre incombenze: lavori pubblici, infrastrutture e logistica, autostrade, porti e aeroporti, telecomunicazioni, Rai, Poste... La stessa esistenza del Ministero è stata travagliata. Partì come Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari (governo Boselli, 22 giugno 1916), poi fu accorpato al Ministero dei Lavori Pubblici e Comunicazioni (governo Nitti, 21 maggio 1920), diventa Ministero dei Trasporti, Ferrovie e Strade (governo Bonomi, 12 dicembre 1944), quindi aggiungono l'Aviazione Civile (governo Leone I, 21 giugno 1963), torna Ministero dei Trasporti (governo Moro IV, 23 novembre 1974), aumenta le competenze con la Navigazione (governo Berlusconi I, 10 maggio 1994), lo accorpò al Ministero delle Infrastrutture e dei Lavori Pubblici (riforma Bassanini del 1999 attuata dal Berlusconi II dall'11 giugno 2001 e fino al 23 aprile 2006), perde i due settori e ridiventa Ministero dei Tra-

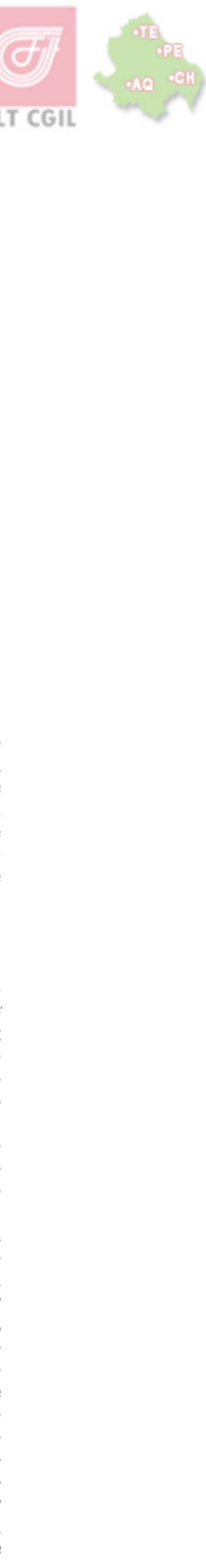
sporti (Governo Prodi II, 17 maggio 2006) per sparire nel Ministero delle Infrastrutture (Berlusconi IV, 8 maggio 2008).

Le sue funzioni nazionali sono state via via frantumate e ridotte al minimo vitale quando lo Stato centrale, attribuita la programmazione e gli investimenti del trasporto su gomma e ferroviario regionale con Dl 19 novembre 1997, con una interpretazione fantasiosa perse il controllo della materia. Le Ferrovie gestite da Mauro Moretti (cui si devono il risanamento, l'efficientamento e il miracolo dell'alta velocità nel centro-nord) conquistarono una forte autonomia al punto che i muratori chiusero accessi e parete che le collegava al ministero di Porta Pia. La struttura ministeriale ha subito la riduzione dell'organico e l'abbandono dei compiti di vigilanza delegati completamente alle Regioni. Il federalismo dei trasporti all'italiana produsse anche il totale disinteresse del Parlamento. In uno scatto di realtà e di presa d'atto dello stato comatoso del settore, approvarono nella Finanziaria 2007 l'obbligo di legge dell'istituzione del mitico "Osservatorio nazionale sul trasporto pubblico locale". Mai visto e le uniche informazioni attendibili e disponibili sono nel rapporto Pendolaria di Legambiente. Con queste amnesie e con il modello spezzatino per venti anni siamo andati avanti in ordine sparso e senza alcuna visione nazionale industriale, di pianificazione e controllo.

Come si finanzia il servizio?

Intanto, dall'aprile 2011, con la modifica dell'articolo 122 nessun ente locale può indebitarsi, è dogma il pareggio di bilancio e il Fiscal Compact rende impossibile per un ente locale gestire aziende importanti in house e le norme successive impediscono la copertura dei loro deficit annuali. Tutto è cambiato, e anche le disponibilità finanziarie comunali di un tempo non ci sono più ed è vietato accumulare passivi e debito pubblico.

Mamma Stato però continua a pagare, e tanto. Il fatturato complessivo del TPL vale infatti 10.6 miliardi di euro ed è coperto ancora oggi per il 70-75% dalla finanza pubblica. È la più elevata contribuzione pubblica in area Ue (si va dal 50% in Francia al 20% della Gran Bretagna) dove le leve finanziarie sono nei risparmi con i costi standard e nella tariffa modulata. Una sentenza della Corte Costituzionale nel 2013 ha stabilizzato il ballerino "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, anche ferroviario, nelle



Regioni a statuto ordinario", ed è legata alla riprogrammazione dei servizi secondo criteri di efficientamento e razionalizzazione. Nel Fondo confluiscie lo stanziamento annuale di 4,929 miliardi di euro (di cui 1.6 per il ferroviario regionale) ma l'impegno pubblico sale a 6.4 miliardi con i 1500 milioni garantiti dal "Fondo perequativo Irap" delle Regioni. E qui si ricasca nel paradossale, il fondo regionale è infatti agganciato alle accise dei carburanti e bisogna tifare per l'aumento del traffico privato per garantirne il gettito. Un assurdo tanto più che era finito nella tagliola del patto di stabilità.

Le Regioni hanno assistito al collasso senza intervenire. La ripartizione del fondo è stata definita dai presidenti ma senza aver attivato alcun sistema di controllo di qualità della spesa. Basti pensare a come sono stati spesi i 278 milioni l'anno circa finiti nelle casse dell'Emilia Romagna e della Calabria, con le stesse tabelle chilometriche. Nella prima Regione siamo anche oltre gli standard europei mentre la seconda è nel Far West e come sono stati spesi quei soldi negli ultimi 14 anni resta un mistero. Ma la Regione Lazio, nonostante fossero vincolati al trasporto pubblico locale, li ha dirottati sulla sanità e nel nome di questa finzione di federalismo il trasporto pubblico è stato affossato nei due terzi del Paese.

Se la tariffa nel resto d'Europa è una delle leve finanziarie più importanti, in Italia sono un tabù. Sono al minimo in area Ue, ma siamo noi i portoghesi poiché godono di una elevatissima evasione con mancati introiti stimati in 500 milioni circa l'anno.

E i costi standard?

Sono stati introdotti, per la prima volta, dalla Stabilità 2014, frutto del lavoro di un gruppo di esperti guidati dagli economisti Mauro Grassi, Salvatore Catalano e Andrea Boitani, ma ancora non sono applicati se non per qualche sperimentazione locale. Siamo in attesa che la riforma li inserisca strutturalmente nel sistema. È un passaggio decisivo e urgente per centralizzare gli acquisti e dimensionare le gestioni aziendali su parametri condivisi in tutta Italia che riguardano il personale (autisti, amministrativi, operai...), manutenzioni (costo dei pezzi ricambio...), servizi (costo dei carburanti...), assicurazioni, oneri di accesso al credito. Quantificare il fabbisogno finanziario su standard predefiniti è la base fondamentale anche

per le gare e per superare la cristallizzazione della spesa storica con spre-

miare più inefficienza e malagestione. Le poche aziende ben gestite e in attivo risparmiano proprio sui costi un tempo fuori controllo, riprogrammando ad esempio i servizi rispetto alla domanda. Il nostro TPL ha un load factor (fattore di carico) del 22% e questo significa che non sono utilizzati più di tre quarti dei posti bus offerti per raggiungere località anche con zero passeggeri. Un dato che impressiona se confrontato con il load factor spagnolo (45%) o francese (42%). Inviando un taxi o un minibus a chiamata, effettuano lo stesso servizio a costi venti volte più basso.

La voce rottamazione

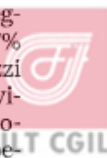
Il problema dei problemi è avere un parco mezzi pubblici inguardabile, il più inquinante e obsoleto d'Europa. Non c'è solo il traffico privato che inquina ma anche quello comunale dove il mantra dello "spostamento dei passeggeri e merci dalla gomma al ferro" è una invocazione rimasta sulla carta. La caratteristica di quasi tutte le nostre città è nell'aver una flotta di bus con un mare di mezzi fermi o acciacciati da una lunga lista di avarie, anomalie, rotture, guasti. Solo il 12% dei mezzi comunali o regionali ha un'anzianità compresa tra 1 e 5 anni. L'età media è di 13,7 anni, superiore di ben 8 alla media Ue, inferiore solo a Estonia, Bulgaria, Slovacchia e Ungheria. La loro vita media supera anche di 10 anni al Sud. Ma la nostra spesa pubblica per il rinnovo mezzi è stata la peggiore del mondo avanzato. Dal 1997 ha dominato il segno meno: dai 2,3 miliardi di euro nel quadriennio 1997-2001, è calata a 1,2 (2002-2006) e via via agli appena 278 milioni degli anni 2007-2011 con l'aggiunta di 110 milioni recuperati dal Ministero dell'Ambiente sotto pressione del deferimento alla Corte di giustizia Ue per il superamento valori limite per le PM10. Dal 2010 il Parlamento ha addirittura portato a zero euro i fondi per il rinnovo del parco circolante. Nel 2014 la produzione italiana di autobus era un quinto del 2007, quando era già la metà del 2000.

Risultato dei tagli continui: dei 51.400 autobus circolanti, il 46% sono fuorilegge per smog e rumore e in classe da Euro 3 a 0. In dettaglio, 11.500 circa sparano emissioni Euro 3, altri 12.000 Euro 2, ben 5000 Euro 1, superati in smog da altri 5000 Euro 0, e per non farci mancare nulla sputano veleni circa 1500 preistorici Pre Euro 0. E il Sud ad avere il parco più straordinariamente vecchio ed inquinante con quasi il 52% degli autobus in classe ante Euro. Ma le flotte priva-

te e ad uso noleggio sono anche peggiori con il 58% ante Euro 3 e il 28,7% Euro 0. Significa che circolano mezzi anche con 25 anni di età, e molti evidentemente non effettuano revisioni perché se lo facessero non sarebbero autorizzati a circolare. Del resto, le immatricolazioni di bus sono passate dalle 2.838 del 2005 alle 1.163 del 2011, a poco più di 600 nel 2012 contro una media annua di 6.000 della Francia e 4.400 della Germania. A malapena le municipalizzate riescono a coprire la spesa per il mantenimento in efficienza dei mezzi. E l'Ue sta applicando altre sanzioni.

Questo crollo aveva messo in crisi, solo in Italia, storiche aziende attive nel panorama industriale mondiale come BredaMenariniBus di Bologna o Irisbus di Flùmeri di Avellino con linee di produzione a lungo ferme, che solo oggi scaldano i motori di un nuovo polo nazionale su gomma. Avevano mandato in tilt anche una filiera di piccole e medie aziende diffuse con circa 11.000 addetti con tagli di commesse, procedure di dismissione e messa in mobilità. Le speranze, anche qui, sono nella riforma e nella Stabilità 2015 partita col botto di un miliardo di euro per il rinnovo del parco mezzi, nella conferenza Stato regioni calata con la ripartizione 2015-2018 a 535 milioni. Con poco più di mezzo miliardo in tre anni si finanzia però l'acquisto di 3.500 autobus, una goccia considerati i soli 9 mila Euro 0 il cui divieto di circolazione è previsto dalla Stabilità 2015 dal 1 gennaio 2019 (da oggi chi inquina inizia a pagare e almeno gli Euro 0 ed Euro 1 non godono più dello sconto di 20 centesimi al litro sui carburanti). Gli esperti e le associazioni di categoria Astra e Anfia calcolano investimenti per almeno 2 miliardi di euro l'anno. Delrio sta valutando diverse ipotesi, anche per l'acquisto di almeno 1.600 treni nuovi per i pendolari. Il ministero pensa ad investimenti pluriennali con società sul modello delle britanniche Rolling stock company (acquistano treni e li affittano in leasing alle Regioni) e alla Cassa depositi e prestiti che può dare la svolta che serve investendo 4,5 miliardi per l'acquisto nazionale centralizzato di mezzi su gomma da cedere in leasing alle agenzie regionali di mobilità. Un meccanismo che potrà favorire un ricambio più rapido con un piano al 2022.

L'ultimo paradosso da cancellare è nella Stabilità 2016 laddove prevede finalmente risorse per rinnovo mezzi ma non specifica né privilegia quelli meno inquinanti e cioè ibridi, elettrici e a idrogeno. La frase "modalità innovative" è come sempre interpretatibi-



le e non impegna nessuno di coloro che si continuano ad acquistare con gara ancora bus a gasolio.

Grandi Player cercasi

Se i dipendenti si tutelano innanzitutto evitando fallimenti e avendo aziende con rating adeguati, i sindacati dovrebbero essere i primi a tifare per nuove aziende che stanno in piedi e investono. Il comparto ne schiera invece 1.150 e in grandissima parte sono medie e piccole, pubbliche e municipali (26% servizio urbano, 55% extraurbano e 19% entrambi). È una delle anomalie italiane, e dalla fortissima polverizzazione emergono 3 operatori player (ATM di Milano, ATAC di Roma e BUSITALIA di Fs) ma quotano insieme appena il 18% del mercato. In area Ue, i grandi gruppi nazionali nei rispettivi paesi coprono in media dal 60 al 75%. All'estero le società territoriali del TPL si sono aggregate, aumentano l'efficienza e gli occupati, e utilizzano la dimensione finanziaria per fare investimenti e anche operazioni di acquisizione fuori dai loro territori. I processi di aggregazioni, fusioni e sinergie dal 1997 competevano alle Regioni. Era loro compito dimensionare le imprese con dimensioni adeguate. Un altro fallimento, dovuto anche al cedimento all'alibi del "no alle privatizzazioni" e alla retorica del "bene pubblico" lasciato però alla malora.

Cura del ferro

Tra i record mondiali italiani non poteva mancare uno dei più alti livelli di auto private (608 ogni 1.000 abitanti) e una mobilità su ferro con ferrovie, metropolitane e tram tra le più basse del mondo avanzato, e ampiamente sotto la media dell'Europa più efficiente (In Italia al 35%, al 66% in Francia, 64% in Germania e Gran Bretagna). Le metropolitane in Italia hanno una estensione complessiva di 217,5 chilometri contro la media Ue di 526,2. Le infrastrutture di rete ferroviaria urbana e suburbane sono un altro ritardo clamoroso. Metro funzionano a Brescia dal 2013 (1 linea, 13,7 km, 17 stazioni), Catania dal 1999 (1 linea, 3,8 km, 6 stazioni), Genova dal 1990 (1 linea, 7,1 km, 8 stazioni), Milano dal 1964 (4 linee, 100 km, 113 stazioni), Napoli dal 1993 (2 linee, 19,5 km, 21 stazioni), Roma dal 1955 (3 linee, 60 km, 74 stazioni), Torino dal 2006 (1 linea, 13,4 km, 21 stazioni). Sistemi di ferrovie urbane e suburbane e tramvie sono presenti con vari livelli di efficienza e gestione a Bari, Bologna, Cagliari, Catanzaro, Messina, Napoli, Palermo, Potenza, Reggio Calabria, Salerno, Ferrara.

Milano, prima città italiana per chilometri di rotaia, è solo in 16° posizione in Europa con i suoi 100 chilometri dopo Londra con 460, Madrid 309, Parigi 220, Colonia 192, Valencia 146, Berlino 146, Stoccarda 128, Barcellona 123, Stoccolma 108, Monaco 103, Amburgo 101.

Il Parlamento iniziò ad affrontare il tema con la legge numero 211 del 26 febbraio 1992 che attivò 55 progetti di linee di metro per 9 miliardi di euro. Ad oggi solo 28 linee sono concluse per 2,7 miliardi spesi. Con questo quadro di deficit di infrastrutture, il ministro Delrio sta invertendo la rotta con investimenti su opere strategiche che spostano l'asse verso il rilancio della "cura del ferro". Non solo con il contratto di programma con Fs per 8,2 miliardi per il potenziamento dell'Alta velocità a Sud, ma sbloccando risorse per trasporto pubblico e merci su ferro. Ma la pietra angolare che regge tutto è in quei 13 articoli della riforma del TPL che il governo deve varare.

La riforma già c'è, pronta e "bollinata" sul tavolo del ministro Delrio

Logiche clientelari della peggiore politica ci hanno regalato il caso Atac

Il problema dei problemi, un parco dei mezzi pubblici inguardabile

Dei 51.400 autobus circolanti, il 46% sono fuorilegge per smog e rumore

Milano, prima in Italia per km di metropolitana, solo al 16° posto europeo

L'esistenza travagliata del ministero dei Trasporti dal 1916 ai giorni nostri

Siamo in attesa che la riforma inserisca in modo strutturale i costi standard nel sistema

La maggiore rete di rotaia in Europa
Londra, seguita da Madrid, Parigi, Colonia e Valencia

