

Trasporto pubblico locale mille aziende tutte in rosso

Paolo Griseri

Aben guardare l'assassino è il campanile, come in molte altre storie italiane. E' il disperato bisogno di rimanere attaccati alla propria zolla che rassicura l'animo, ti fa sentire a casa e moltiplica i costi a dismisura. La storia del trasporto pubblico locale non è solo fatta di clientele (ma anche posti di lavoro), sprechi (ma anche servizi che nessun privato saprebbe fornire) e consigli di amministrazione.

È soprattutto un pacchetto di ben 985 società frantumate come briciole sulla carta geografica che occupano 110 mila addetti e ogni giorno spostano più di 14 milioni di italiani.

segue a pagina 8 con un articolo

Paolo Griseri

segue dalla prima

«**I**n Europa - osserva Roberto Barbieri, che ha guidato i trasporti di Torino dal 2010 al 2013 - le società di trasporto locale hanno fatturato da 5 miliardi di euro e 50 mila dipendenti. Ma sono 4 in Francia e 5 in Gran Bretagna». Concentrazione e risparmio dei costi. «La frantumazione - aggiunge Barbieri che oggi guida l'aeroporto di Caselle - è una malattia anche nel trasporto aereo: nel Nord ci sono addirittura diciotto scali». Alcuni, ovviamente, microscopici e dunque inutilmente costosi.

Lo spreco del trasporto pubblico locale non è uniforme nella Penisola: «Ci sono aziende virtuose un po' dappertutto», garantisce Piefrancesco Maran, responsabile dei trasporti a Milano nella giunta Pisapia. Maran invita «a non coinvolgere in un giudizio negativo tutte

le realtà. Ci sono situazioni positive lungo tutta l'Italia, dalla Puglia alla Lombardia, dall'Emilia alla Toscana, alla Sardegna. Poi ci sono casi difficili e non solo nel Sud. Penso alla Liguria, ad esempio».

Nonostante le differenze, il quadro generale è quello di un sistema che fa molta fatica a funzionare. Innanzitutto perché anche nelle città il mezzo di trasporto privato continua ad essere di gran lunga il più utilizzato. Non per caso una delle aziende più solide è l'Atm di Milano, la città d'Italia che primeggia in numero di utilizzi annui pro capite. Al secondo posto in questa classifica sull'utilizzo dei mezzi pubblici c'è Venezia ma è noto che nella città della laguna l'unica alternativa al vaporetto sono le gambe o la costosa gondola privata. In media gli europei sono più virtuosi di noi: nella Penisola il 43 per cento degli abitanti non utilizza mai il mezzo pubblico mentre a livello continentale la per-

centuale scende al 29.

«La riduzione dei trasferimenti dallo Stato ha finito per peggiorare la situazione», osserva Maran che in Anci rappresenta gli assessori ai trasporti dei Comuni italiani. Non sempre infatti riduzione del finanziamento pubblico diventa automaticamente riduzione dello spreco.

«Può accadere invece - aggiunge Maran - che il taglio dei trasferimenti diventi una delle cause di ulteriori inefficienze», come nel caso in cui si debba rinnovare il parco dei mezzi circolanti. Se tram e autobus sono scomodi o scarseggiano il numero dei passeggeri è destinato a scendere. Le statistiche confermano che, almeno fino ad oggi, l'uso dei mezzi pubblici è anticiclico. Quando l'economia tira il numero dei passeggeri scende e l'automobile torna a prendere il sopravvento. Lo si legge chiaramente nei dati del rapporto sulla mobilità in Italia presentati lo scorso

LE SOCIETÀ EX MUNICIPALIZZATE IN ITALIA SONO 985 CONTRO LE 4 IN FRANCIA E LE 5 IN GRAN BRETAGNA. TUTTE SONO IN PERDITA E SPESSO SONO STATE USATE DAI POLITICI PER PIAZZARE I LORO PROTETTI. I PROGETTI PER RIDURLE E RIORGANIZZARLE



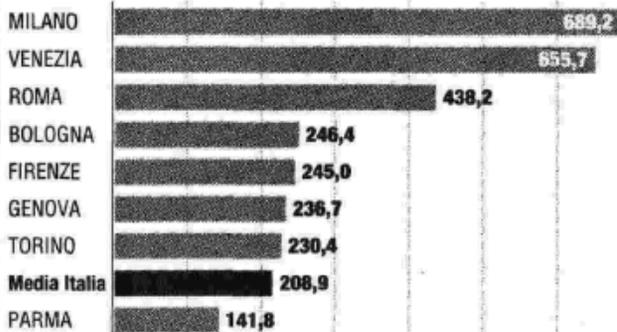
I conti in bilico del trasporto pubblico troppe spa, scatta l'ora delle fusioni

anno. Dal 2009, data d'inizio della crisi, al 2012, la percentuale di spostamenti su tram, autobus e metropolitane rispetto al totale degli spostamenti in città è passata dall'11 al 15 per cento. Nel 2013, appena ha cominciato a intravedersi la famosa luce in fondo al tunnel, la percentuale è crollata immediatamente al 12. Insomma, il mezzo pubblico è il male minore, non la scelta più conveniente. Nonostante l'intasamento delle auto e le chiusure dei centri storici.

Il nanismo delle aziende rende naturalmente più difficile investire. E incrementa il circolo vizioso che le lascia non di rado sull'orlo del fallimento. A peggiorare la situazione sono intervenuti i tagli nei trasferimenti da Roma. Dal 2011 al 2015 la scure si è portata via il 15 per cento dei finanziamenti statali, 800 milioni in meno. Ci sono aziende, come quelle di Venezia e Milano, che riescono a coprire con i biglietti più del 50 per cento delle entrate.

LA DOMANDA DI TRASPORTO PUBBLICO

Indice Istat*



(*) Calcolato sulla base degli accessi individuali al trasporto pubblico locale in un anno, 2012

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN ITALIA



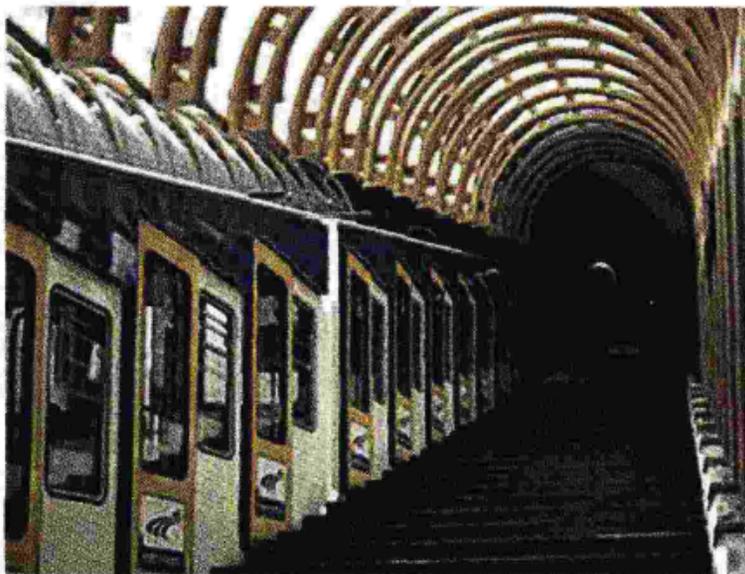
QUANTO PESA IL BIGLIETTO

Ripartizione % delle entrate delle aziende di trasporto



In alto, da sinistra: la Funicolare di Napoli gestita dalla **Gtp** del capoluogo campano, un treno locale, la "Canavesana", della **Gtt** di Torino; un deposito di tram della **Atm** di Torino

I trasporti su rotaia non raggiungono neanche il 10% dei mezzi pubblici locali nelle grandi città italiane



Graziano Del Rio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (1);



Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità del Comune di Milano (2);



Roberto Barbieri, ex ad della Gtt di Torino, oggi ad dell'Aeroporto di Caselle (3)



Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Graziano Del Rio**