

Bus e metro, gli enti locali non pagano 1,2 miliardi

Gianni Trovati

I bilanci delle aziende di trasporto pubblico locale sono schiacciati da 1,2 miliardi di mancati pagamenti da parte di Comuni, Province e Regioni; somme previste dai contratti di servizio, ma bloccate dalle difficoltà finanziarie degli enti territoriali, che si traducono poi in un costo aggiuntivo da 100 milioni all'anno per le anticipazioni di tesoreria chiamate a sostituire i mancati pagamenti.

Il calcolo è di Asstra, l'associazione che rappresenta le imprese del trasporto pubblico locale, e mostra le dimensioni della tegola aggiuntiva rispetto ai tagli subiti dal settore soprattutto ad opera delle Regioni, in una dinamica che ha portato i 6,4 miliardi del 2010 a ridursi quest'anno a 4,92 (si veda Il Sole 24 Ore di lunedì scorso). «Se non si fa ordine sui crediti - spiega Marcello Panettoni, presidente di Asstra - non c'è alcuna chance per una riforma che voglia misurare le performance reali delle aziende, e per ripartire c'è bisogno di recuperare almeno i livelli di risorse del 2010».

A pagare il conto, fra 2012 e 2013, sono soprattutto gli utenti, che hanno assistito a una pioggia di aumenti di biglietti (+19,7% il costo medio rispetto all'anno scorso) e, in misura minore, di abbonamenti, armi spesso utilizzate nel tentativo di tenere in piedi reti di servizi sempre più fragili. «Questa evoluzione - spiega Panettoni



Presidente. Marcello Panettoni

L'INCHIESTA



Un'inchiesta pubblicata sul Sole 24 Ore di lunedì scorso ha mostrato che in 10 anni il costo del biglietto urbano di bus, tram e metro è aumentato in media del 64%, mentre quello dell'abbonamento è cresciuto del 29% (poco sopra l'inflazione); i fondi pubblici sono stati tagliati di oltre 1,4 miliardi in tre anni

- si verifica proprio mentre, complice la crisi economica, una quota sempre crescente di persone abbandona il mezzo privato per quello pubblico. È un cambiamento modale che andrebbe sfruttato, non ostacolato». Rispetto a molte metropoli europee, i prezzi italiani rimangono inferiori, e l'allineamento è inevitabile: «Non può però essere brusco - rimarca il presidente di Asstra - perché altrimenti si perdono utenti, e quindi anche entrate».

Il finanziamento pubblico, però, non può essere l'unico strumento da chiamare in causa per invertire la rotta, e lo stesso Panettoni lo riconosce. «Le aziende devono recuperare efficienza, anche attraverso un miglioramento delle relazioni sindacali che garantisca più produttività, e deve ripartire anche il processo dei costi standard». Sia Asstra sia Anav, l'associazione delle imprese private, propongono modelli di finanziamento basati su parametri standard, ma i tentativi legislativi finora sono andati a vuoto. «Solo così - rilancia però Panettoni - si possono gettare basi certe per un piano pluriennale di investimenti: indispensabile sia a svecchiare il parco mezzi, che ha 12 anni di età media contro i 5-6 dei principali Paesi Ue, sia a far lavorare le aziende produttrici». Come la storia dello stabilimento irpino dell'Irisbus, chiuso da due anni, mostra con molta chiarezza.

gianni.trovati@ilsole24ore.com