

Per il Tpl meno poltrone e più efficienza di gestione

L'INTERVENTO

ERASMO D'ANGELIS*

Il 41% delle 1150 aziende di trasporto è tecnicamente in default. Il settore va riformato in fretta: un piano in 7 mosse per riportarlo su standard europei

Se c'è una lezione che arriva da Genova, dallo scandalo Atac di Roma e dalle troppe città con servizi al collasso, è di agire prima possibile per recuperare almeno 15 anni di rimozione dei problemi e mancate riforme, iniziando a riportare il settore su standard europei, evitando facili demagogie e battaglie ideologiche sulla pelle di lavoratori e cittadini.

Questo mix produrrebbe ancora rassegnazione e rabbia, paralisi e degrado di un servizio con le gomme quasi a terra. È tempo di soluzioni e di una politica industriale con linee di riforma condivise, sapendo che non servono palliativi ma cambiamenti radicali. Per questo stringiamo i tempi. È positivo il confronto con Fs il cui impegno è strategico e vedrà investimenti per 3 miliardi nei prossimi 4 anni per i pendolari e i treni regionali e locali. Abbiamo aperto con Anci e Regioni il cantiere del rilancio della «cura del ferro» (tramvie e metrò) nelle città metropolitane, anche con nuovi fondi europei 2014-20, ed è attivo il tavolo di lavoro con i sindacati.

Una prima operazione verità vale come premessa: l'Italia è un altro Paese dall'aprile 2011 quando, sotto pressione della troika, una modifica costituzionale ha costretto i Comuni al

blocco dell'indebitamento, al pareggio di bilancio e al Patto di stabilità, rendendo impossibile poter gestire aziende importanti e coprire annualmente i loro deficit. È stato il colpo di grazia che ha finito di trascinare il settore al limite della sopravvivenza, soprattutto al Sud.

Oggi il 41% delle 1.150 aziende è tecnicamente in default, con bilanci dissestati, crediti non esigibili, autobus fermi e vecchi. Nel 2009 era il 32%, e il trend è in aumento. Ultimo arrivo è Atac travolta da 1,2 miliardi di debiti! Si salvano isole felici con servizi eccellenti al Centro-nord (da Udine a Milano, da Firenze a Como) che dimostrano buone pratiche, risanamento, e indicano vie d'uscita.

L'urgenza di politica industriale è in questi numeri drammatici, specchio della fortissima polverizzazione che vede i primi 3 operatori player (Milano, Roma e Fs) quotare appena il 18% del mercato, mentre in area Ue i grandi gruppi nazionali controllano in media il 60-75%. Questo assetto non crea né incentiva efficienza e non tutela nemmeno più i 127mila lavoratori. Le Regioni stanno riprogrammando i servizi per procedere con gare ad evidenza pubblica e aggregare aziende, ma solo in 6 nel Centro-nord saranno pronte alle gare tra pochi mesi!

Altra anomalia è nel fatturato complessivo del Tpl che vale 10,6 miliardi di euro e viene coperto per oltre il 75% da risorse pubbliche. È la più elevata contribuzione pubblica in Europa, abnorme se confrontata col 50% della Francia e il 20% della Gran Bretagna che utilizzano meglio leve tariffarie, di riduzione di sprechi, efficienza di gestione.

Le tariffe italiane sono poi le più basse d'Europa, con una elevata evasione per 450 milioni l'anno! Se non si controllano i biglietti, il vero gap è nel parco mezzi tra i più obsoleti e

inquinanti del mondo. Da 18 anni c'è il segno meno sulla spesa pubblica e dal 2010 non c'erano più fondi per rinnovarli. L'età media dei 51.400 bus è di 11,6 anni, superiore di 7 alla media Ue. Le immatricolazioni sono crollate a 600 nel 2012, contro 6 mila della Francia e 4.400 della Germania, e solo il 15% dei mezzi è conforme ai vincoli delle emissioni europee e siamo sotto infrazione.

Come se ne esce? Con 7 mosse. La prima è la tutela dei lavoratori anche con misure di mobilità volontaria e gestione graduale dei pensionamenti. Il 28 riparte il tavolo del rinnovo del contratto scaduto da ben 6 anni, ma diversi studi ci dicono che il settore se modernizzato può creare molta occupazione. La seconda mossa sono le aggregazioni per diminuire Cda, sprechi e logiche clientelari. La terza è l'efficienza di gestione: il 20% dei costi di produzione le migliori aziende lo abbattano rimodulando il servizio a chilometro. La quarta è la definizione dei «costi standard», vera araba fenice, ma finalmente in arrivo grazie al gruppo tecnico coordinato dai docenti Petretto, Catalano e Grassi che entro l'anno ci faranno superare la cristallizzazione della spesa storica. La quinta mossa è nella forte incentivazione degli abbonamenti da poter scaricare anche dal reddito. La sesta è nel rinnovo del parco mezzi: in legge di Stabilità una norma vieterà dal 2019 la circolazione dei mezzi inquinanti, e dopo anni lo Stato investirà 500 milioni di euro. La settima è la regola aurea che può risolvere l'anomalia italiana per cui lo stesso soggetto (il Comune in genere) è insieme regolatore (decide tariffe e controlla) e proprietario delle aziende. Separare il controllato dal controllante crea efficienza ed elimina anomalie e possibili parentopoli.

**Sottosegretario ministero Infrastrutture e Trasporti con delega al Trasporto pubblico locale*