

# Sul pullman arriva il «biglietto trasparente»

■ Sui biglietti e gli abbonamenti dei pullman e dei treni regionali dovrà essere indicata in modo «sintetico e chiaro» la quota del costo del servizio a carico dell'ente locale e finanziata con Imu, Tasi, addizionali e così via. Chi sale su un mezzo pubblico, quindi, dovrà sapere quanto costo è coperto dal suo biglietto, e quanto invece arriva dai bilanci comunali o regionali.

Il «biglietto trasparente» è una delle regole del pacchetto trasporti inserito nelle ultime bozze della riforma dei servizi pubblici locali. Messo così sembra un dettaglio, ma il numerino scritto sui biglietti serve a far capire agli utenti il senso complessivo della riforma, che punta ad allungare la strada percorsa grazie alle tariffe accorciando quella finanziata dai fondi pubblici, cioè dalla fiscalità generale. Per limitare l'aumento in prospettiva di biglietti e abbonamenti, le nuove regole rilanciano sulla lotta all'evasione tariffaria, e ovviamente impongono un'accelerazione dei costi standard su cui il ministero dei Tra-

sporti lavora da tempo. Ma andiamo con ordine.

A soffocare i bilanci del trasporto locale è il fatto che il costo coperto dai passeggeri, nonostante obiettivi più ambiziosi fissati fin dal 2000, non arriva a coprire in media il 28% dei costi; in questa situazione, le aziende dipendono dalle «compensazioni», cioè dai fondi nazionali (stabilizzati dopo anni di incognite) e da quelli locali soggetti a tagli di anno in anno. Nei territori più «difficili», dove l'evasione tariffaria è più elevata, è spesso più frequente anche il fenomeno dei mancati pagamenti di regioni ed enti locali, e il cortocircuito è fatto.

La riforma allora prova ancora una volta a rilanciare il ruolo di biglietti e abbonamenti, e impone di rivedere i contratti fra gestori ed enti pubblici per far arrivare almeno al 40% il loro peso sui costi totali, ad eccezione delle «regioni del Sud» (formula piuttosto imprecisa, che mostra come il testo abbia bisogno di qualche altra limatura) dove la soglia minima è del 30%. Nelle città metropolitane, invece, il parametro si alza di

un altro 10%, con il risultato che in realtà come Milano, Torino, Firenze o Roma si dovrebbe arrivare a un fifty-fifty fra viaggiatori ed enti pubblici. Per favorire il riequilibrio, i contratti andranno riscritti in modo tale che ogni 10 euro in più pagati dai passeggeri si riduca di 7 euro il corrispettivo pubblico al gestore.

Da evitare, però, c'è il rischio di mettere a carico degli utenti una fetta crescente di sprechi o comunque di costi ingiustificati che zavorrano il trasporto locale. Per evitarlo, le bozze riscrivono i criteri dei bacini ottimali di servizio, che di norma dovranno abbracciare un territorio in cui vivono almeno 350 mila persone, e rilanciano sui costi standard, che dovranno rappresentare il parametro di riferimento per i contratti di servizio. L'Autorità dei trasporti, in linea con i meccanismi che la riforma prevede per tutti i servizi pubblici, dovrà fissare gli schemi tipo dei contratti di servizio con una serie di parametri rigidi: le aziende, secondo la bozza, che concorrono dovranno avere un

patrimonio netto pari almeno al 20% del corrispettivo annuo della base di gara, e per le imprese che subentrano ai vecchi gestori bisognerà prevedere fra le altre cose l'accesso «a condizioni eque» ai beni immobili e strumentali indispensabili per svolgere il servizio, e una clausola sociale «parziale» per il personale, che riguarda i dipendenti (non i dirigenti) e garantisce solo il trattamento economico previsto dal contratto nazionale fino alla firma di un nuovo contratto aziendale.

Le gare, poi, dovranno prevedere che il gestore riscuota direttamente biglietti e abbonamenti, assumendosene il rischio d'impresa. La lotta all'evasione, che poggia anche sull'obbligo dal 2018 di dotare i mezzi pubblici di sistemi di bigliettazione elettronica e di strumenti digitali di controllo, è insieme ai costi standard il passaggio indispensabile per la riuscita dell'impresa. Senza queste due basi, l'unico esito possibile sarebbe un'altra riforma inattuata e accompagnata da qualche aumento tariffario per i viaggiatori onesti.

**G.Tr.**

RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE NOVITÀ

Le tariffe dovranno coprire almeno il 40% delle spese (50% nelle grandi città)

Gestori chiamati a farsi carico della lotta all'evasione