

Il trasporto locale ha oramai le gomme sgonfie



● 8 miliardi di viaggi l'anno ma i conti non tornano più. Bus vecchi e 500 milioni di biglietti non pagati

La svolta di Roma è storica. Ma è l'ora di rilanciare il trasporto pubblico locale per garantire servizi efficienti e degni di questo nome, utilizzando ogni giorno da milioni di cittadini. Il valore economico anticiclico del settore è enorme, beninteso se rilanciato. Uno studio della Cassa Depositi e Prestiti evidenzia che se stiamo fermi a contemplare il declino, perderemo un valore aggiunto di 17,5 miliardi e qualcosa come 465 mila posti di lavoro complessivi! Se ne cogliamo le potenzialità e riformiamo per raggiungere standard europei, il settore diventa un motore di lavoro, infrastrutture, tecnologia, materiale rotabile, riduzione di emergenze e danni e di spesa sanitaria da incidenti stradali, valorizzazione dei sistemi industriale, produttivi, di distribuzione, di servizi, turismo.

La media annuale dei passeggeri italiani è stimata in circa 7 miliardi di viaggi l'anno nei servizi urbani ed extraurbani, e in circa 1 miliardo sul trasporto ferroviario locale. Oltre 11 milioni di persone, insomma, ogni giorno, si muovono con mezzi pubblici e preferiscono i mezzi pubblici. Ma oggi l'Italia ha tutti i record negativi dell'area Ue con servizi al limite della sopravvivenza, soprattutto dal Centro al Sud del Paese. Il 55% delle 1.280 aziende municipali, e il 41% delle 250 aziende più grandi del settore, presenta bilanci disastrosi, debiti, crediti non esigibili, commissariamenti e scandali incredibili come la biglietteria parallela di Atac che ha in pancia 1,6 miliardi di deficit che il Campidoglio non potrà mai ripianare. Nel 2009 le aziende in default erano il 32%, e il trend è in costante aumento. Si salvano poche isole felici che hanno riformato tra Lombardia, Veneto, e tra queste c'è il caso Firenze. Palazzo Vecchio, sindaco Matteo Renzi, quattro anni fa decise di mettere a gara la gestione del servizio di trasporto pubblico dell'Ataf, scontentando anche scioperi e proteste. Oggi l'azienda è più efficiente, nessun lavoratore è a casa ma anzi sono stati assunti anche i precari, il Comune riceve dal gestore 4,5 milioni l'anno per l'affitto del patrimonio immobiliare e non ripiana più il solito "buco" annuale di bilancio dell'azienda per 20 milioni di euro.

L'opportunità è mettere fine alla fortissima polverizzazione aziendale che vede in Italia i primi 3 operatori Player (le aziende di Milano e di Roma e Bus Italia FS) quotare nemmeno il 20% del mercato, mentre in Europa i grandi gruppi nazionali che gestiscono il trasporto locale pubblico arrivano in media al 60-75%. Questa parcellizzazione non tutela ormai nemmeno più i 127.000 lavoratori del settore. Altro paradosso italiano è nello storico fatturato del settore che ammonta a circa 10,3 miliardi di euro ma viene coperto per oltre il 75% da risorse derivanti dalla finanza pubblica. E' la più elevata contribuzione pubblica in area Ue dove la media è del 50%. Altro capitolo è quello delle tariffe che in Italia sono al minimo in area Ue, con una elevata evasione tariffaria (siamo noi i veri "portoghesi") per mancati controlli e mancati introiti per circa 500 milioni l'anno!

Questa condizione fallimentare è visibile nel parco mezzi di circa 51.400 autobus, più obsoleto e inquinante e sotto infrazione d'Europa. Con l'età media dei mezzi di oltre 12 anni, il doppio dell'area Ue. Dal 2010 eravamo scesi a zero contributi statali per il rinnovo del parco circolante. Le immatricolazioni negli ultimi anni sono state circa 1000 contro le 6.000 della Francia e le 4.400 della Germania. Dal 2013, la risalita con 500 milioni l'anno per far ripartire un settore industriale dove l'Italia presenta aziende di eccellenza come Irisbus di Flumeri nell'avellinese e la Menarini di Bologna.

E' in discussione anche la riforma del trasporto ferroviario regionale che vede salire sui treni 500 milioni di passeggeri l'anno. Una strategia per permettere alle Regioni di investire al meglio la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale (4,9 mld) e gestire molto meglio i 20 contratti di servizio con Trenitalia. Ma è in arrivo la riforma del trasporto pubblico locale su gomma, che il Ministro Graziano Del Rio porterà in Consiglio dei Ministri. Prevede l'obbligo di gara per ambiti per risolvere l'anomalia italiana per cui lo stesso soggetto (il Comune in genere) è insieme regolatore e gestore del servizio in un tempo in cui i servizi a rete o di trasporto sono regolati da Autorità nazionali. Separare il controllato dal controllante restituisce efficienza e logica industriale. La riforma prevede l'applicazione dei costi standard del servizio e viene chiusa la telenovela in onda anni, con

decine di studi ma senza averli mai definiti sul serio e applicati. Si supera la cristallizzazione della spesa storica che premia chi sta fermo e spreca. I soli costi standard faranno risparmiare anche il 25% dei costi. Si punta molto sulle aggregazioni. Inutile farsi illusioni, vanno cancellate almeno 600-700 aziende decotte, eliminando Cda, costi, sprechi e clientele. Nei bandi di gara verranno inserite norme per incentivare aggregazioni e sinergie di imprese. E ci sarà la soglia di accesso alle gare con una capitalizzazione minima per evitare l'ingresso in società consortili di aziende sull'orlo del fallimento.

Il capitolo abbonamenti e tariffe è determinate. Sono previsti incentivi agli abbonamenti, quasi certamente con la possibilità di poterli scaricare con la dichiarazione dei redditi. Varrà anche per gli acquisti da parte di aziende e imprese locali per i propri lavoratori. Si prevedono investimenti in tecnologie e organizzazione per controlli anti-evasione tariffaria. In caso di modulazione delle tariffe vengono salvaguardate le fasce sociali deboli (studenti, lavoratori, pensionati, pendolari in genere). Alle attuali tariffe il costo medio per un nucleo familiare che viaggia su Tpl è intorno a 1.000 euro l'anno, mentre la stessa famiglia che usa l'auto (in assenza di alternative) spende 4 mila euro l'anno! Effetti redistributivi del reddito.



***Presto la riforma
di tutto
il sistema:
il Comune non
più gestore
e controllore
di se stesso***



Un autobus, prigioniero nel traffico di Roma FOTO:ANSA