

L'autobus Italia è finito nel tunnel

Mille aziende e troppi impiegati Atac, il buco nero

La municipalizzata romana ha debiti per 1,3 miliardi di euro. La «missione possibile» del nuovo dg Rettighieri è riportarla in pareggio tagliando il numero del manager, da 48 a 9.

FILT CGIL

Monica Pieraccini
FIRENZE

È UN SETTORE che arranca, quello del trasporto pubblico locale su gomma, servizio fondamentale per lo spostamento di lavoratori e soprattutto studenti e pensionati sul fronte urbano ed extraurbano. Le risorse pubbliche sono diminuite negli ultimi anni e i ricavi dai biglietti, che rappresentano circa il 30% degli introiti, sono molto inferiori ai costi. L'Italia resta anche in questo caso divisa a metà: il centro nord, con aziende più snelle ed efficienti, mezzi più nuovi e evasione bassa; il centro sud, con i suoi carrozzeri pubblici, autobus inquinanti e evasione alle stelle. La pecora nera del trasporto pubblico resta Atac. La municipalizzata della capitale, che potrebbe essere messa in gara dal Comune, ha un debito di 1,3 miliardi di euro. Aveva chiuso il 2015 a quota 1,5 miliardi, scesi grazie ad una riduzione di 100 milioni con gli istituti di credito e con i fornitori. Sono circa 400 i milioni che deve restituire al Comune di Roma, con un piano di rientro ancora da definire. Il bilancio 2015 si è chiuso con un passivo di oltre 60 milioni, nel 2014 il rosso era più del doppio: 140 milioni. La nuova dirigenza conta di arrivare al pareggio di bilancio nel 2017. La strada è tutta in salita ma per il nuovo direttore generale, Marco Rettighieri, in carica da febbraio, è una missione «possibile». Atac, con i suoi 12mila dipendenti e una flotta di quasi 2mila autobus, conta 48 dirigenti, il dg ha promesso di tagliarli, riducendoli a 9. Lotta dura, poi, all'evasione. Il tasso è oggi al 25% medio, l'obiettivo è di dimezzarlo a bordo degli autobus e azzerarlo in metropolitana.

Tendenzialmente, il trasporto pubblico locale, che vale in Italia 988 aziende, di cui il 12% circa sono partecipate, 120mila addetti, 12,4 mi-

liardi di euro di valore della produzione, 1,6 miliardi di chilometri prodotti, 5 miliardi di passeggeri trasportati ogni anno e quasi 50mila autobus, ce la può fare a darsi un futuro. Perlomeno se la riforma del settore va in porto e nella direzione nella quale gli addetti ai lavori vorrebbero andasse, e se saranno superate le criticità che da anni tengono al palo il tpl.

UNA SU TUTTE, tariffe troppo basse e costi operativi troppo alti. Secondo i dati elaborati da Asstra, una delle principali associazioni che riunisce le aziende di trasporto pubblico locale, 1,2 euro a chilometro è la media dei ricavi da traffico.

I costi operativi sono però tre volte di più, 3,3 euro a chilometro. Popolari i prezzi dei biglietti: 1,5 euro di media per il titolo di viaggio da una corsa. In Germania si paga 2,8 euro, 3,2 in Inghilterra. Anche l'abbonamento mensile costa poco, rispetto ad altre realtà europee: 36,6 euro in Italia, contro i quasi 53 euro in Spagna, gli oltre 68 in Francia e i 77 in Germania. I biglietti non solo sono economici, ma nemmeno si fanno spesso.

L'EVASIONE vale 400 milioni di euro l'anno e il peggio è che, anche se le aziende fanno le multe, non riescono a farsele pagare, perché i «furtivi» forniscono generalità false e spariscono nel nulla. Infine, ma non ultimi, gli investimenti che non si fanno. L'età media degli autobus ur-

bani ed extraurbani è altissima: oltre 12 anni. Nel resto dell'Europa ci si attesta sui 7 anni. Su quasi 50mila autobus presenti in tutta Italia, solo 500 sono elettrici e 500 non inquinanti, cioè euro 6. Insieme fanno il 2% del totale. La maggioranza delle flotte è in classe di emissione euro 2 o euro 3, ma esistono ancora anche quasi 2.500 autobus euro 0. Di nuove immatricolazioni, sempre meno: 1.984 nel 2014, in flessione del 26% rispetto all'anno precedente. «Non c'è dubbio che, tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica, il tpl sia quello che oggi mostra più criticità, perché dipende di più dalla finanza pubblica», commenta Massimo Roncucci, presidente di Asstra, l'associazione che raggruppa le aziende del comparto. «Però è anche vero che le aziende hanno fatto molto in questo ultimo periodo. L'80% ha bilanci in pareggio o in utile e le perdite, anche rilevanti, sono concentrate in poche realtà e in poche regioni. C'è stato uno sforzo per rendere più efficienti le imprese del tpl. La stessa Atac mi sembra abbia intrapreso una strada coraggiosa e giusta verso il risanamento, anche se pesa il debito accumulato».

«UN CONTRIBUTO decisivo per il futuro del tpl – aggiunge – è quello che possono dare le istituzioni e il governo, perché gli anni che ci siamo lasciati alle spalle sono stati caratterizzati da una forte incertezza normativa». «Se il governo, come sembra, con questa riforma vuole an-

LA DIFESA DEI VERTICI DEL SETTORE

Massimo Roncucci guida l'Assotrasporti «L'80% delle imprese ha bilanci in pari o in utile. In rosso poche società in poche regioni»

dare verso l'avvio di una concorrenza regolata – conclude il presidente – siamo disponibili ad accettare questa sfida. È ora di cambiare passo». Quello che chiedono le aziende del trasporto pubblico locale al governo è l'avvio di un processo di concorrenza che tenga insieme i servizi urbani ed extraurbani in un concetto di rete, dove siano compresi sia i servizi che danno profitto che quelli a carattere sociale. Fondamentale è inoltre definire il costo standard, sul quale si tara l'efficienza e adeguatezza del servizio, mentre sulla centrale unica per l'acquisto di mezzi che il governo vuole istituire, con l'obiettivo finale di stimolare gli investimenti per il rinnovo della flotta, le aziende vogliono vederli chiari e capire come funzionerà.

NELLA RIFORMA in discussione, per contrastare l'evasione, si rafforza il ruolo del verificatore come pubblico ufficiale. Le aziende in questo caso vanno oltre, chiedendo l'accesso alla banca dati dell'anagrafe per verificare subito se il trasgressore abbia dato o meno una generalità fasulla. Ok delle imprese del trasporto pubblico locale alla riforma anche nella parte legata alla tutela alla clientela, anche se, secondo le aziende, come è scritta ora nel testo questa parte, non è di facile attuazione. Le imprese possono infatti rispondere per un guasto di un mezzo, ma non ad esempio per un ritardo dovuto ad un incidente stradale. In quanto alle gare, no ai lotti troppo ampi, come nella gara unica toscana.

