

Trasporto pubblico: la liberalizzazione riduce i costi e migliora il servizio

La liberalizzazione del trasporto pubblico della regione, o almeno di una sua parte, è fondamentale se si vogliono ridurre gli sprechi e, contemporaneamente, aumentare la qualità del servizio reso agli utenti. Ne è convinto Paolo Leoni, presidente onorario per il Lazio dell'Associazione per l'ingegneria del traffico e dei trasporti. «Si era detto - ricorda - che il primo gennaio del 2010 sarebbe partita una gara per trasferire ai privati una fetta di ciò che al momento è in mano del Comune tramite le ex municipalizzate. Ma, allo stato attuale, ciò sarebbe possibile solo con un miracolo. Non ci sono elementi sufficienti a disposizione del Campidoglio per procedere in questa direzione». Leoni parla dunque di un'occasione mancata, che in altre circostanze ha dimostrato di poter garantire un ritorno sostanzioso a chi ha deciso di andare fino in fondo. «Dai dati del passato del ministero dei Trasporti puntualizza - emerge che un'azienda pubblica costa una volta e mezzo più di una privata. Secondo me è una statistica che non possiamo permetterci di trascurare». I problemi, comunque, sarebbero profondi, impossibili da risolvere in maniera rapida come il sindaco vorrebbe. «È dagli anni della gestione di Rutelli e Veltroni - incalza il presidente - che non sappiamo quanto costa portare un passeggero a bordo di un autobus. Non abbiamo una vaga idea se spendiamo più o meno rispetto a 10 anni fa. Così, è chiaro, non possiamo individuare su quali aspetti intervenire per aggirare ostacoli che sono sotto gli occhi di tutti. E le difficoltà si moltiplicano a dismisura se le persone che tengono il timone del trasporto pubblico sono le stesse da 20 anni a questa parte. Un maggiore turnover non guasterebbe a nessuno, a cominciare dagli utenti». Leoni, che comunque vede come l'approdo più auspicabile il passaggio da una mano pubblica a quella privata, suggerisce alcune strategie in grado di fare la differenza nel breve periodo. La più importante prende come punto di riferimento quanto avviene a Parigi. «L'azienda locale, la Ratp - chiosa - ha frazionato la gestione, dalla fine dell'Ottocento, in centinaia di unità territorialmente ridotte, abbassando i costi di produzione dei servizi, del personale e delle corse. Il cervello unico va bene, ma deve avere molte braccia, altrimenti si spende troppo». Il principio è insomma quello della sussidiarietà: chi conosce meglio il territorio e le sue esigenze, deve avere in mano gli strumenti per decidere. «Inoltre ricordiamoci che l'area metropolitana cittadina non finisce ai confini comunali». E se ancora non si sanno di preciso quali sono le priorità per gli utenti? «Non ci vuole molto - conclude Leoni -. È sufficiente predisporre un questionario da sottoporre ai passeggeri, magari mettendo un premio in palio per invogliarli a rispondere».