

Rivoluzione dei trasporti in regione. Anche i privati ora comprano i bus

LA CRISI mangia le risorse e il trasporto pubblico chiede ai privati di fare fronte unico unendo le forze. Questi ultimi, da semplici autisti di linee sub concesse, diventeranno veri e propri gestori tenuti a contribuire su investimenti, organizzazione, progettazione e sviluppo di tratte delle quali avranno una quota. Con un termine tecnico, tutto questo è stato definito "co-affidamento" e nella sostanza equivale a un salto di qualità nella collaborazione. Significa che d'ora in poi i privati saranno chiamati a investire denaro sui mezzi e sui costi più generali di gestione con l'obiettivo di realizzare economie a parità di servizio. L'accordo è stato stipulato in questi giorni tra la Regione, rappresentata dall'assessore ai Trasporti Alfredo Peri, AnavConfindustria, Legacoop servizi, Cna-Fita, Confartigianato e Confcooperative. L'obiettivo dichiarato è piuttosto ambizioso: raggiungere il 50% nel rapporto costi-ricavi migliorando l'attuale 35%, peraltro uno dei più alti in Italia. Come? Aumentando il numero di passeggeri trasportato, con un sistema tariffario integrato e con maggiori economie in considerazione di un costo del lavoro inferiore tra i gestori privati rispetto all'azienda pubblica. «In questi tre anni di risorse calanti - spiega Peri - siamo stati in grado di mantenere i servizi inalterati anche grazie all'accorpamento delle aziende provinciali in tre società regionali "Seta", "Tper" e "Start". L'ulteriore traguardo è riuscire ad abbassare ulteriormente i costi e incrementare i servizi». Dal canto loro anche i privati dovranno adeguarsi accorpendosi per costituire una massa critica capace di realizzare sinergie ed economie di scala. L'idea dominante è quella di modificare la risposta finora data alle risorse calanti, vale a dire la contrazione dei costi. Pur essendo anche questo rimedio irrinunciabile, la sola leva dei costi produce alla lunga una spirale negativa che porta come conseguenza minori servizi, quindi minori ricavi e minor numero di passeggeri. Al contrario, è necessario incentivare la domanda di trasporto in un periodo, da questo punto di vista, favorevole col rincaro dei carburanti che ha già portato nei primi mesi dell'anno, tanti cittadini a scegliere il mezzo pubblico lasciando a casa l'auto. È in questo ambito che i privati sono chiamati a progettare e collaborare con il pubblico per obiettivi, vale a dire stabilendo quanti passeggeri in più o quanti chilometri di velocità commerciale da incrementare in un anno, per esempio. Tutto questo dovrà essere fatto riguardo tutti i parametri e la risultante auspicata è una riduzione dei costi. «Le imprese diventeranno co-protagoniste in un rapporto fra partner che consentirà di affrontare assieme le spese fisse e strutturali del sistema di trasporto finora in carico delle aziende pubbliche perché la sub concessione prevede di spostare sui privati solo costi marginali. «Non si tratta di una privatizzazione per intero, la concessione in esclusiva a privati di una linea come avvenne anni fa in Gran Bretagna con esiti piuttosto discutibili» avverte Peri. «Nel nostro caso si instaura un rapporto quasi paritario tra pubblico e privato del tutto simile a quello che si viene a creare in una associazione di imprese finalizzata alla realizzazione di un'opera. E l'ambizione è che da questa collaborazione si apra lo spazio per miglioramenti del servizio e dei mezzi che vengono usati per svolgerlo». Ecco perché i privati, nella necessità di investire, dovranno per forza consorziarsi per poter sostenere quelle spese che, ognuno di loro isolatamente, non riuscirebbe mai ad affrontare.