

La crisi del tpl - Esuberi e disservizi, il trasporto locale al tracollo. A Napoli debiti per 500 milioni, Bologna diminuisce le corse. Il 40% delle aziende è tecnicamente fallito [\(Clicca per vedere il grafico\)](#)

ROMA - Ieri era Napoli, con gli autobus costretti a rimanere in deposito senza benzina. Oggi è Genova, dove il Comune sta cercando di risanare un'azienda che fa acqua da tutte le parti. Ma la protesta dei lavoratori dell'Amt, che sta paralizzando la città, scopre un vaso enorme: è la crisi del trasporto pubblico locale (Tpl), che tra bilanci dissestati, personale in esubero, disservizi, evasori, e troppe deroghe, rischia il collasso. In Campania sono fallite già tre società: l'Ente autonomo Volturno, il Cstp salernitano, l'Acsm a Caserta. Molte altre hanno sfiorato il tracollo: come l'Atac di Roma, travolta da un miliardo e 200 milioni di debiti, dove un supermanager sta cercando di rimettere a posto i conti e far dimenticare gli scandali delle assunzioni pilotate e dei biglietti duplicati.

FALLITI - Ma su un esercito di 1.140 aziende, pubbliche e private, «il 43-44% è tecnicamente fallito», denuncia il sottosegretario ai Trasporti Erasmo De Angelis. Pesano i pesanti tagli ai finanziamenti statali: il Fondo unico nazionale è di 4,9 miliardi rispetto al fabbisogno di 6,4. È vero che le Regioni sono riuscite, presentando entro ottobre il piano di riprogrammazione dei trasporti, a evitare le penalità. Ed è vero che una sentenza della Corte costituzionale ha respinto il ricorso del Veneto contro il Fondo unico nazionale: «La mobilità è finalmente riconosciuta servizio pubblico essenziale la cui garanzia deve essere lasciata allo Stato centrale», spiega Marcello Panettoni, dell'Asstra, che raccoglie le società pubbliche di Tpl. Ma il ripristino dopo sette anni del fondo di 500 milioni per la manutenzione dei mezzi - vecchi 12 anni contro una media Ue di 7- è una goccia nel mare per le aziende di trasporto e per i Comuni, che dovendo raggiungere il pareggio di bilancio non riescono più a coprire i buchi. E così guardano ai privati: una necessità dettata anche dall'obbligo, fissato dall'Europa, di assegnare con gara la gestione dei trasporti pubblici locali entro il 2019.

GARA NEL 2015 - È proprio questo che sta accadendo a Genova, come già successo a Firenze: l'Amt, ha assicurato il sindaco, resterà una società in house del Comune fino al 31 dicembre 2014. Ma nel 2015, come prevede la legge regionale appena approvata, verrà indetta una gara per il trasporto unico regionale. Il Comune punta a far partecipare anche l'Amt, purché sia in buone condizioni economiche: secondo le stime, nonostante i contratti di solidarietà per i 2.300 lavoratori, anche quest'anno si chiuderà con un bilancio in passivo di 8,3 milioni, e il capitale sociale è ancora troppo esiguo, 7-8 milioni. La parola d'ordine è: risanamento. Basta guardarsi intorno, per capire che grandi alternative non ci sono. L'Eav napoletana, per essere risolledata da debiti per 500 milioni, è stata sottoposta ad un piano ministeriale di ristrutturazione, e i 2.300 lavoratori hanno accettato grossi sacrifici per conservare il posto. L'Actv veneziana quest'anno è riuscita a dimezzare i 17 milioni di debito solo con 200 pensionamenti e 130 spostamenti interni.

PARCHEGGI - A Torino il Comune ha messo in vendita la gestione dei parcheggi di Gtt, perché non è ancora riuscito a risolvere il nodo politico per cedere il 49% della società di Tpl ai privati. A Napoli l'Anm si sta rialzando grazie alla fusione con Metro Napoli, e a una iniezione di 200 milioni dal decreto salva imprese. A Bologna il Comune è riuscito a far passare l'aumento del biglietto e un taglio alle corse per puntare all'utile nel 2014. E a Milano, dove la virtuosa Atm chiuderà l'anno con un utile di 3 milioni, il Comune, che incamera l'utile dei biglietti, ha deciso l'aumento degli abbonamenti mensili e annuali.