

Trasporto locale e privatizzazioni - Bus e treni a privati stranieri, la rivoluzione dei trasporti. La Regione Toscana affida ai francesi di Ratp la gestione dell'intera rete pubblica. Cremona ha ceduto il 100% dei mezzi cittadini agli anglo-tedeschi di Arriva.

ROMA Ma chi l'ha detto che in Italia il trasporto pubblico locale deve essere per forza sinonimo di inefficienza, di clientelismo e di montagne di soldi bruciati? A giudicare dall'assalto che fior di società straniere stanno dando agli autobus pubblici di decine di Comuni, Province e Regioni italiane si direbbe il contrario.

L'ultima notizia in ordine di tempo arriva da Cremona che da ieri è la prima città italiana che ha affidato al 100% il suo trasporto pubblico alla Arriva, società inglese che fa capo alla Deutsche Bahn, l'azienda delle ferrovie tedesche. Arriva è già presente a Torino, Imperia, Lecco, Bergamo, Brescia, Udine, Trieste e altrove. Mentre i francesi di Ratp sono sbarcati a Modena, a Firenze, anche in piccoli centri come Palestrina e hanno Roma nel mirino.

Una "invasione" che si spera porterà più efficienza e che presto sarà seguita da altre città. Anzi probabilmente da un'intera Regione: la Toscana. Poco più di due mesi fa la filiale italiana di Ratp, guidata da due manager come Bruno Lombardi e Filippo Allegra, cresciuti a pane e bus nei trasporti romani, si è aggiudicata la gestione di tutti i trasporti locali (ferrovie compresi) di Firenze e dell'intera Toscana poiché la Regione ha deciso di unificare 20 piccoli gestori in un solo operatore. L'intesa non è ancora operativa perché c'è di mezzo la trafila dei ricorsi al Tar (Ratp ha battuto Bus Italia, società FS), ma il segnale è chiarissimo: il trasporto pubblico italiano sta per cambiare passo.

QUANTO PAGA PANTALONE

Non è cosa da poco perché gli autobus e i treni locali costano la bellezza di 5 miliardi all'anno ai contribuenti italiani. Una somma enorme pari a 13.700.000 al giorno di soldi pubblici che vanno a ripianare i deficit di oltre 10.000 società pubbliche (e private convenzionate) la cui missione ufficiale sarebbe quella di assicurare agli italiani il diritto al trasporto ma che troppo spesso sono palestra del clientelismo politico, sindacale e manageriale.

L'arrivo degli stranieri segnerà la svolta? Ieri Leopoldo Montanari, amministratore delegato di Arriva Italia in una intervista a La Stampa sul caso Cremona ha usato espressioni che meritano d'essere riportate: «Noi facciamo utili ovunque operiamo - ha detto - Ma non sto dicendo che le aziende pubbliche in quanto tali sono mal gestite perché il settore può produrre utili purché ci sia un vero mercato. E una gestione sana porta anche a relazioni sindacali costruttive».

Qualche segnale positivo c'è: dopo sette anni di palude è stato appena firmato il nuovo contratto nazionale per i 100.000 lavoratori del settore. Ma la vera prova del nove per il futuro del trasporto pubblico italiano si giocherà a Roma. Qui opera la più grande azienda del settore, l'Atac, un miliardo di fatturato ma in preda ad una crisi gravissima testimoniata da 1,7 miliardi di debiti. Qui Ratp per ora ha messo gli occhi sulla linea Roma-Lido dove 90.000 viaggiatori ogni giorno vengono seviziati fra partenze annullate (664 solo nel mese di agosto) e rotture giornaliere dei treni. Davvero saranno gli stranieri a "liberare" i pendolari romani?