

## L'ANALISI

**Stefano  
Pozzoli**

# Così si perde una nuova occasione di rilancio

La prima sensazione che si ha leggendo i dati del trasporto pubblico locale in Italia è di amarezza. L'Italia rischia di perdere un'occasione storica: oggi che i cittadini rinunciano all'auto per motivi economici (la spesa per carburante al 31 maggio segna un -5,8% annuo), la politica dei trasporti non solo non riesce ad avere quel colpo d'ala che gli avrebbe consentito di conquistare «quota di mercato», ma pare anzi voler distruggere il poco che c'è, limitandosi a una politica miope di tagli lineari ignorando i cumuli di polvere che si accumulano sotto il tappeto dei bilanci delle società pubbliche del settore.

Eppure il fortissimo bisogno di trasporto pubblico è mostrato dal fatto che, nonostante la riduzione del servizio, c'è un costante aumento del ricorso ad autobus e metropolitane. In questa congiuntura sarebbe quindi compito della politica intervenire incisivamente per cambiare le abitudini di mobilità, e non per mettere in forse l'esistenza stessa del servizio pubblico.

Il quadro è di ben altro tenore. I tagli nelle regioni, nel 2013, arrivano al dato estremo del Lazio e della Campania, con impatto diretto sulle tariffe, ovunque in aumento, sui chilometri erogati e sull'età media dei mezzi utilizzati (11,6 anni in Italia contro i 5,4 della Germania).

Il risultato è quello di un sistema ormai al limite della sopravvivenza, con quasi la metà delle società del settore in perdita e con realtà che gestiscono grandi Comuni, ultimo caso la Amat di Palermo, ad un passo dal default.

Possibile rassegnarsi? Occorre intervenire al più presto, consapevoli dell'assenza di ricette facili.

Anzitutto occorre correggere il Patto di stabilità delle Regioni e dei Comuni, per favorire gli investimenti nel rinnovo del parco veicoli. Da anni dal Patto delle Regioni è esclusa la componente sanitaria. Si può estendere la regola ai trasporti?

Ancora, è necessario pensare a un serio riassetto del settore, perché è inaudito che le prime 9 società italiane non raggiungano 1/5 del fatturato della prima società francese del comparto (e abbiano invece 4/5 dei suoi dipendenti). In questo ci sono responsabilità di molti, ma l'errore è stato quello di pensare una

regolamentazione dei servizi pubblici non rispettosa delle peculiarità dei settori: va preso atto di ciò e occorre provvedere alla manutenzione del decreto Burlando, avendo come priorità l'aumento dimensionale delle aziende con processi di concentrazione e la vera liberalizzazione del mercato. Quello che manca oggi è una vera regia di sistema e l'idea di come si vuole che siano i trasporti pubblici tra 10 o 20 anni. Un ultimo tema, solo apparentemente particolare: Atac (Roma) ha perso in tre anni più di 700 milioni di euro. Una cifra enorme e che, riguardando la nostra Capitale, non si può ricondurre ad un problema locale. In Francia, la società che gestisce la metropolitana di Parigi, è del Ministero del Tesoro. Ed anche a New York i trasporti pubblici sono gestiti a livello statale e non comunale, nonostante le dimensioni della città (e del suo bilancio). Forse anche noi dovremmo pensare a qualcosa del genere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

