

TRASPORTO PUBBLICO: LE SCELTE DI GOVERNO ANCORA NON SI VEDONO

ALFREDO DE GIROLAMO

Autobus fermi a Genova, Napoli e Roma. Esempio di una crisi del trasporto pubblico locale ben descritta nella ricerca del Centro Studi di Cassa Depositi e Prestiti. In Italia da sempre si è scelto di privilegiare il trasporto privato su auto. Abbiamo pochissimi tram e metropolitane, poche corsie preferenziali, e bus e treni per pendolari sono considerati servizi "marginali", quindi poco finanziati e oggetto di tagli costanti. I biglietti coprono meno del 30% dei costi e il settore è finanziato dalla fiscalità generale attraverso norme nazionali e locali assurde. La prima causa dell'inefficienza in un settore ad alto tasso di manodopera è dovuta alla gestione del personale, in molti casi in esubero fisiologico (specie nei servizi di terra) e con contratti integrativi elevati e non collegati alla produttività. Questa situazione deriva dal corto circuito fra politica e imprese pubbliche: gonfiare le aziende di personale è stato elettoralmente conveniente e accettare contratti esosi è stato altrettanto importante per gli amministratori, per evitare scioperi e blocchi delle città come quelli che abbiamo visto in questi giorni. Il potere del sindacato è elevatissimo, come qualsiasi amministratore locale sa benissimo. In questo contesto il management delle aziende ha le sue responsabilità, traducendo i due fenomeni sopra descritti in bilanci in perdita. Questi sono i problemi del settore. Non è impossibile rovesciare questa situazione. Occorrono poche cose. Un'autorità nazionale che defini-

sca la qualità dei servizi, costi standard, tariffe chiare e omogenee (biglietti e abbonamenti) e meccanismi nazionali e locali di finanziamento pubblico stabili. Dovrà essere così superata la logica dei costi storici, definito un benchmark di funzionamento efficiente ma correttamente finanziato del settore. Considerato che questa scelta farà emergere in molte realtà del paese esuberanti occorrerà un piano temporaneo di ammortizzatori efficace. L'autorità nazionale (peraltro già costituita) consentirebbe anche di rompere il corto circuito comuni-aziende-sindacati. Una politica nazionale di rilancio del settore, fatta di risorse certe e sufficienti a coprire i costi, di interventi per promuovere il trasporto pubblico e sostenibile e così scoraggiare davvero l'uso dell'auto privata, partendo dal finanziamento strutturale per il rinnovo del parco bus, dal rilancio di tramvie, metro e uso del treno, all'obbligo di corsie preferenziali. La definizione di meccanismi di affidamento del servizio certi e duraturi, tramite gare e incentivi alle aggregazioni delle imprese. In Toscana ci stiamo provando, con una gara regionale unica, la definizione di costi standard e di meccanismi di finanziamento certi e stabili, ammortizzatori sociali per la gestione degli esuberanti. Le aziende toscane si sono aggregate, sono state definite risorse per il rinnovo dei bus. Ma le risorse per l'esercizio ancora non bastano. Ma è un problema nazionale, non regionale e occorrono scelte di governo forti. Che per adesso non si vedono.

L'autore è presidente Cispel toscano

