

# Bus e tram persi 7,2 milioni di passeggeri

I dati sono impietosi, nel corso di 5 anni, il trasporto pubblico locale, bus e tram a Padova, ha perso 7,2 milioni di passeggeri. Intanto Busitalia punta a dare in appalto le biglietterie della stazione. Mentre arriva mezzo milione per il tram.

## Bus, persi in cinque anni 7,2 milioni di passeggeri

Sindacati e Legambiente: «Taglio drastico ai fondi e la Regione non investe»

di Riccardo Sandre

■ PADOVA

Crollano i passeggeri del trasporto pubblico locale nel comune di Padova tra 2010 e 2015. Una perdita che si aggira complessivamente attorno ai 7,2 milioni di passeggeri, con una flessione di circa il 22,5% in sei anni. Secondo dati Istat il numero dei passeggeri del trasporto pubblico locale erano nel 2010 circa 32 milioni e avevano visto una crescita pressoché continua dal 2000. Poi l'inversione di tendenza del 2011 fino ad una flessione che già nel 2014 aveva visto i passeggeri scendere per la prima volta dall'inizio del secolo sotto la soglia del 27,7 milioni.

Il 2015 (calcolato sui dati di contenuti nel bilancio di Busitalia Veneto) indica un'ulteriore flessione sopra il 10% facendo arrivare la quota di passeggeri del trasporto cittadino intorno ai 24,8 milioni. E se tutti gli operatori del settore identificano nel taglio del fondo governativo per il Trasporto pubblico locale voluto da Monti la causa scatenante di un'inversione di tendenza che si osserva dal 2010 a puntare il dito contro la Regione Veneto sono i sindacati e Legambiente.

«Il taglio del fondo ha creato situazioni diverse in differenti regioni d'Italia» spiega Ilario Simonaggio, fino allo scorso anno segretario regionale della Filt Cgil. «Regioni come

l'Emilia Romagna hanno scelto di stabilizzare i fondi investendo di tasca propria circa 84 milioni di euro. Una scelta che la Regione Veneto non ha seguito lasciando i servizi di trasporto delle singole città a doversi confrontare con una carenza di denaro per gli investimenti che si è tradotta in breve tempo in una perdita secca di passeggeri». Ma secondo il presidente di Legambiente Padova le cause non sono comunque tutte da imputare alla Regione. «Uno dei nodi fondamentali della competitività del trasporto pubblico è quello della velocità commerciale» spiega Andrea Ragona. «Se scelgo di andare in autobus piuttosto che con mezzi miei è perché ho una buona garanzia di arrivare prima e più comodamente a destinazione. Questo è possibile dando più ampio spazio alle corsie preferenziali per i mezzi pubblici che evitano così di trovarsi ingorgati nel traffico. Ma questa scelta non è stata ritenuta opportuna dall'amministrazione Bitonci che ha dato un colpo pesante a una velocità commerciale che a Padova è ferma da 15 anni a 14 km all'ora ed anzi rischia di calare ulteriormente». A confermare la posizione di Legambiente anche il segretario provinciale della Filt Cgil di Padova Andrea Castellani. «Il tram per esempio, che una corsia preferenziale ce l'ha, continua a cre-

scere in utenza anche a prescindere dagli aumenti del costo del biglietto degli ultimi anni» spiega. «E velocità vuole dire anche risparmio se è vero con un aumento della velocità media di uno o due km all'ora si tagliano i costi anche di 1 milione di euro all'anno».

Secondo Legambiente la fusione tra Aps e l'ex Sita non ha prodotto risultati incoraggianti: «La fusione ha visto un taglio dei chilometri percorsi e una razionalizzazione delle linee imposta dall'alto e che è andata a scapito dei cittadini» continua Ragona. «Ma far fronte ad un effettiva riduzione delle risorse si può con lo sforzo di tutti: il Comune avrebbe potuto scegliere di investire proprio nel trasporto pubblico i fondi delle multe autovelox e Ztl, come aveva fatto Ivo Rossi nel 2007, istituendo anche, come nelle città europee avanzate e nella stessa Milano, una *congestion charge* per finanziare il trasporto collettivo migliorando la qualità dell'aria e della vita a Padova».

A segnalare le responsabilità sociali legate alla gestione del trasporto pubblico è la Filt Cgil di Padova: «Se il taglio dei fondi si trasforma in una riduzione dei servizi chi deve usufruirne sceglierà di fare altrimenti innescando un circolo vizioso difficilmente sostenibile» spiega Castellani. «E se è vero che la politica dei trasporti non può essere scaricata sui bi-

lanci delle società che lo gestiscono è pure vero che l'unico metodo di valutazione non può essere quello dei risultati economici di fine anno. Serve una politica di incentivi in grado di rilanciare quello che di fatto è stato per anni un servizio che vedeva una crescita costante degli utenti».

» Crescita continua fino al 2010 poi è iniziata la caduta Ragona: «Mancano corsie preferenziali e la velocità del servizio ferma da 15 anni rischia di calare ancora»

» Castellani (Cgil) «Se la diminuzione dei finanziamenti si traduce in un peggioramento del servizio gli utenti continueranno a ridursi di anno in anno»

## PASSEGGERI TRASPORTATI A PADOVA

dati relativi al comune capoluogo di provincia in milioni



fonte: dati Istat / \*dati relativi al trasporto urbano e linee Colli da bilancio BusItalia Veneto 2015

Passeggeri del trasporto pubblico in calo: dal 2010 a oggi sono oltre 7 milioni in meno. Nella foto a destra un bus urbano in stazione

## Gestione del tram, in arrivo 590 mila euro in più da Palazzo Balbi

Le altre Regioni pagano penali per il mancato efficientamento del trasporto pubblico locale: il Veneto incassa e rimpingua i conti dei bacini territoriali, destinando un milione e mezzo di euro a copertura dei costi di gestione dei tram di Padova e Venezia. La Giunta regionale del Veneto ha approvato nell'ultima seduta, su proposta dell'assessore Elisa De Berti (nella foto), un riparto suppletivo di complessivi 6 milioni e 831 mila euro, disponibili sul Fondo regionale per il Tpl (anno 2016). «Di questi fondi, la quasi totalità, cioè ben 6 milioni», sottolinea De Berti, «provengono dalla redistribuzione delle penali comminate nel 2015 alle Regioni che non avevano raggiunto il livello di efficientamento previsto dalla legge. Il Veneto,



Regione virtuosa, non ha dovuto pagare nulla e ha anzi beneficiato delle risorse derivate dalle sanzioni». Dei 6 milioni e 831 complessivi, poco più di 2 milioni e 885 mila euro sono attribuiti ai Bacini territoriali, a fronte di una corrispondente produzione chilometrica,

esattamente con le stesse percentuali dei precedenti riparti. Con questi soldi si recupera il taglio che inizialmente aveva subito il Fondo statale nel 2016 rispetto all'ammontare del 2015, mantenendo così inalterato il livello dei servizi. Un milione e mezzo di euro viene invece destinato a tantum a supporto degli oneri connessi alla gestione dei servizi tranviari nelle aree urbane dei Comuni di Padova (589.151 euro) e di Venezia (910.848 euro). La Regione nel 2015 e 2016 ha trasferito circa 38 milioni di euro per ogni anno per la gestione del Tpl nel bacino di Padova e provincia, a copertura di 22 milioni di chilometri all'anno. La stessa cifra, o di poco inferiore, è attesa anche per il 2017. (si. va.)



# Biglietterie in stazione, si va verso l'esternalizzazione

► PADOVA

Busitalia Veneto nell'incontro di lunedì scorso con i delegati di Cgil, Cisl, Uil e Faisa, ha comunicato il progetto di esternalizzare la biglietteria che si trova all'ingresso della stazione, dove lavorano quattro dipendenti, certificati come inidonei e, quindi, non abili alla guida dei bus.

Nel progetto dell'azienda, guidata dall'ad Franco Ettore Viola e dal presidente Ludovico Mazzaroli, sono coinvolti anche i sei lavoratori, tra cui due donne, che sono occupati nella

biglietteria dell'autostazione per le corse extraurbane, attualmente alle dipendenze della Siamic Express, perché è previsto un bando di gara unico finalizzato ad ottenere un nuovo servizio di biglietteria più efficiente di quello attuale, visto che, attualmente, gli sportelli per la vendita dei biglietti chiudono alle 19.

Immediata la reazione dei sindacalisti seduti al tavolo della trattativa. In un comunicato i delegati invitano l'azienda a ritirare il progetto e a tenere conto delle esigenze e dei diritti dei quattro lavoratori coinvolti nel

cambiamento.

«No - dice Sandro Lollo, della Fit-Cisl - Così non va bene. L'azienda non può dire dalla sera alla mattina che la biglietteria della stazione va esternalizzata». Sindacato ed azienda, invece, condividono il programma dei lavori per erogare il premio di risultato per gli anni 2016 e 2017. Anzi l'accordo su questo tema potrebbe essere raggiunto già nelle prossime settimane e quindi il primo acconto potrebbe essere messo in busta-paga già alla fine di gennaio. Naturalmente il premio di risultato non riguarda solo gli

autoferrotranvieri dell'ex Aps Holding (che si occupano del servizio urbano e sub-urbano), ma anche i colleghi dell'extraurbano e quelli del bacino di Rovigo e provincia, gestito sempre da Busitalia Veneto.

Nell'ultimo incontro è emersa anche una novità "dal volto umano". I rappresentanti dell'azienda di via del Pescarotto hanno comunicato agli autisti-sindacalisti la scelta di non regalare più, per le prossime festività natalizie, il classico panettone con la bottiglia di spumante, ma una cesta natalizia con i prodotti alimentari provenienti dalle zone terremotate.

**Felice Paduano**



Una delle biglietterie Busitalia Veneto in stazione



La gara del trasporto pubblico prevede anche la gestione dei tram

fornito le informazioni richieste e la relazione di ottemperanza entro il termine fissato per non incorrere in penali. «Da mesi gli uffici della Provincia stanno lavorando alacremente per verificare che la documentazione inviata sia tutta a posto. Se non ci saranno intoppi, prevediamo di uscire con il bando di gara europea tra febbraio e marzo 2017», spiega il presidente Enoch Soranzo.

Il "se" è legato all'ultima parte documentale, questa volta in capo all'amministrazione comunale. C'è infatti un problema: nel bando di gara - da circa 400 milioni - sia Comune sia Provincia devono dare le specifiche del servizio richiesto. Mentre però la Provincia l'ha fatto da tempo esplicitamente, il Comune deve ancora completare questa tabella di specifiche. Secondo gli uffici di palazzo Santo Stefano, prima della caduta della giunta Bitonci i tecnici del Comune avevano verbalmente tranquillizzato i colleghi della Provincia circa le tempistiche: tutto sarebbe arrivato entro metà dicembre. Ora però, con il commissariamento di palazzo Moroni, non si sa se sarà possibile. Se slitta il termine anche la data per la pubblicazione del bando verrà spostata più avanti.

E nel frattempo? Si continuano a fare andare i bus che già ci sono, mentre per l'efficiamento e la razionalizzazione del servizio si dovrà aspettare ancora diversi mesi.

## Il bando per la gestione arriverà entro marzo

Provincia in attesa degli ultimi documenti, poi ci sarà la gara per l'intero bacino Soranzo: «Stiamo lavorando da mesi». Potranno partecipare anche i privati

**di Simone Varroto**

► PADOVA

Esaurite le possibili proroghe il trasporto pubblico locale nel bacino unico della provincia di Padova va verso l'affidamento del servizio per bando di gara europeo. I tempi stabiliti per lo storico passaggio di consegne tuttavia non saranno rispettati. Nonostante i termini per affidare il servizio ad un gestore unico tramite selezione per pubblica offerta scadano il 31 dicembre 2016, il relativo bando non sarà pubblicato prima di marzo. Scadenza che po-



Enoch Soranzo (Provincia)

rebbe slittare ulteriormente, se da Palazzo Moroni non arriveranno in tempi brevi ragguagli circa le specifiche del servizio di trasporto urbano richiesto, fondamentali per la strutturazione del bando stesso.

Busitalia Veneto gestisce il servizio urbano ed extraurbano sulla base di una proroga - inserita nel decreto Milleproroghe dal 2008 al 2014 - concessa sulla previsione che la gara per l'assegnazione del servizio avrebbe portato all'individuazione del nuovo gestore e all'affidamento a partire da gennaio 2017. Dal 2014 la Provincia e il Comune di Padova, in qualità di enti di governo, hanno l'obbligo di completare l'iter per la

gara entro il 31 dicembre 2016. La raccolta della documentazione necessaria da parte di Busitalia Veneto, Busitalia Sita Nord e Aps Holding si è però rivelata più complicata del previsto, con un ritardo notevole sulla tabella di marcia che non è sfuggito all'Antitrust, autorità chiamata a sanzionare «lo sfruttamento abusivo di una posizione dominante sul mercato interno».

Il pericolo di sanzioni, in particolare nei confronti di Aps Holding per non aver tempestivamente fornito all'Autorità la documentazione necessaria, è stato scongiurato in settembre, quanto l'Antitrust ha preso atto che l'azienda di proprietà del Comune di Padova, dando seguito al richiamo ricevuto, ha