

Trasporti pubblici sacrificati E ora le Fs puntano all'affare

L'allarme del presidente delle municipalizzate Roncucci Senza costi standard e certezza delle risorse il settore crolla

Neppure la crisi rilancia i bus

Si era sperato pure nella crisi. Non è bello da ammettere, ma il calo dei consumi e la necessità di risparmiare anche sui bilanci delle famiglie aveva fatto sperare che in questi anni molte più persone avrebbero lasciato l'auto per affidarsi ai trasporti pubblici. Le cose invece non sono andate così. E se da una parte le immaricazioni sono cadute, il grande flusso di passeggeri sui mezzi pubblici non si è visto. Anzi, secondo gli ultimi dati dell'Asstra i fruitori di bus e metropolitana sono rimasti stabili nelle piccole città, diminuiti un po' nelle grandi e crollati nelle medie.

di SERGIO PATTI

Criticità finanziarie, passeggeri ancora in calo soprattutto nelle città medie, incertezza sulle risorse e sulle norme di settore. Così far andare gli autobus è un'impresa durissima. E non meravigliamoci poi se

e metropolitane. "Nessun settore, compreso il gas, l'energia e i rifiuti - spiega - dipende dalla contribuzione pubblica come il trasporto. E alcune grandi realtà sono al collasso".

RESPONSABILITÀ

Da chi dipende? Chi ha gestito male? "Ci sono - dice Rancucci

servizi da coprire". Il legislatore ci prova da anni a normare diversamente il settore, aprendo alla concorrenza e ai privati. Quando si arriva all'ora di fare sul serio tutto però slitta a data da destinarsi. "Nei trasporti pubblici - continua il presidente di Asstra - ci sono resistenze fortissime. E appetiti". Si riferisce alle Ferrovie che improvvisamente sembrano volersi prendere le municipalizzate? "Mi riferisco al fatto che tutti richiamano la concorrenza, ma poi le cose restano come stanno. In questo senso l'ipotesi di un ingresso delle Ferrovie può essere positivo se legato a un progetto di sviluppo del trasporto locale. Diversamente si passerebbe dai piccoli monopoli dei Comuni al monopolio di una società del Tesoro". Resta il problema di abbattere i costi, oltre che migliorare i servizi. Il commissario alla

Troppo Stato

Il trasloco delle aziende
dai Comuni
alle Ferrovie
rischia di trasformare
i piccoli monopoli locali
in un monopolio centrale



Massimo Roncucci

il trasporto pubblico in Europa gira, non solo in senso metaforico, a una velocità diversa rispetto a quanto avviene qui in Italia. Ad alzare un velo sui grandi mali del settore è **Massimo Roncucci**, presidente dell'Asstra, l'associazione delle municipalizzate di bus

ci - diverse responsabilità. Ma fin quando non definiremo un concetto base come i costi standard sarà impossibile stabilire con certezza se c'è un'inefficienza magari nel management dell'azienda o se invece è la contribuzione pubblica ad essere insufficiente rispetto ai

spending review **Carlo Cottarelli** ha studiato a fondo il vostro settore. Se la tendenza è ad aggregare i piccoli Comuni, a maggior ragione questo obiettivo è da inseguire con le aziende di servizio come le vostre. "Guardi - risponde Rancucci - il sottoscritto presiede

un consorzio che ha messo insieme quattro aziende del trasporto pubblico toscane. La direzione è questa, ma le aggregazioni vanno incentivate, non imposte. Mettere insieme alcune imprese anche vicine non sempre ha un significato industriale. Piuttosto va fatta attenzione ai lotti messi in gara. Prevedere lotti molto grandi non produce economie". Questo è uno degli aspetti che toccano alle amministrazioni locali. E anche qui le scelte non è che abbiano aiutato l'ingresso dei privati. "Esatto - ammette Rancucci - ma non si può ignorare che il settore dei trasporti locali è molto particolare. E con l'incertezza che c'è nelle risorse è normale che i privati restino al largo".