

Quali infrastrutture dovranno realizzare i privati? Quanto riceveranno in cambio? Come inciderà il costo delle tariffe?

# Puglia, trasporto pubblico condannato al «passivo»

Nessun'azienda raggiunge il 35% dei ricavi propri con i biglietti

MIMMO GIOTTA

● Punta sul ferro il piano triennale dei servizi e delle infrastrutture del trasporto pubblico locale presentato dall'assessore regionale pugliese Gianni Giannini e dal presidente della Regione Puglia, Nichi Vendola. Peccato che la concertazione con tutti gli attori sia mancata e non si sia tenuto conto che la mobilità significa soprattutto trasporto su gomma (auto e autobus). In una regione che deve fare i conti con l'esiguità delle risorse e con i ritardi accumulati nel realizzare le opere con il vecchio programma operativo, una regione nella quale è molto lontana l'integrazione del trasporto ferroviario con quello su gomma, con comuni collegati male o troppo, l'obiettivo che ci si è dati, ovvero assicurare il diritto alla mobilità, sarà difficile da conseguire. Efficienza, innovazione e trasformazione: le parole chiave per risolvere la crisi e per fugare i dubbi di qualche scandalo di troppo in Puglia e migliorare il trasporto pubblico locale. Mettere ordine nel settore non sarà facile. Troppi gli interessi consolidati, troppe le aziende che si dividono una torta che rimarrà tale almeno per tre anni e che poi dovrebbe essere riassegnata magari ad un soggetto unico che gestirà gomma e ferro. Fino a quella data ogni anno resteranno a disposizione 330 milioni di euro del fondo nazionale dei trasporti, ai quali aggrupperanno altri 18 stanziati dalla Regione Puglia (14 a chi si è aggiudicato il servizio con una gara, 4 a chi lo ha assegnato direttamente).

Purtroppo il

trasporto pubblico locale sarà sempre in perdita. Nessuno raggiunge il 35% di ricavi propri con i biglietti così come previsto dalla legge. Solo il servizio extraurbano si avvicina con il 32% mentre quello ferroviario è fermo al 19%. Sono tanti gli attori che grazie alla legge regionale 45/2013 e alla nazionale 151/82 ricevono le risorse per garantire il mantenimento dei livelli essenziali del trasporto pubblico locale: 5 aziende ferroviarie (Trenitalia, Ferrovie sud Est, Ferrovie del Gargano, del Nord Barese, della Sud Est e Appulo Lucane); 51 aziende di trasporto pubblico locale gestite dai comuni; un consorzio di 72 aziende private che gestisce 762 destinazioni. 324 milioni il corrispettivo dato alle società per ogni chilometro percorso, così come previsto dal contributo storico della legge 151/82 indipendentemente che si trasporti un solo passeggero o ci siano posti in piedi.

Treni e autobus percorrono 111 milioni di chilometri l'anno: 15 milioni i treni, 14 i servizi sostitutivi regionali, 56 quelli automobilistici, 32 quelli urbani. I pugliesi che usufruiscono del trasporto pubblico sono oltre 100 milioni ogni anno. 23 milioni viaggiano in treno, 14 con i servizi ferroviari sostitutivi, 33 con

i pullman privati, 30 invece i passeggeri che si servono del trasporto urbano. Fino al 2018 le cose rimarranno così come stabilito dall'atto dirigenziale del 5 dicembre 2014 n. 226. La mobilità, non assicurata per 24 ore, è garantita dal trasporto su gomma per l'87% e per il restante 13% da quello ferroviario e dai servizi sostitutivi. I costi che gravano sui cittadini vanno da 13 euro a chilometro per le Ferrovie Sud Est a 3,60 per i servizi sostitutivi-integrativi del servizio ferroviario, a 1,67 euro per il trasporto su gomma del soggetto unico che si è aggiudicato la gara, ovvero il Cotrap. Grandi privilegi consolidati come si vede, perché a parità di chilometri percorsi il corrispettivo ricevuto non è lo stesso. Purtroppo molti mezzi sono vecchi e fuori mercato e in qualche caso, per i nuovi, la magistratura ha deciso di indagare. Su 1700 pullman del consorzio Cotrap in circolazione ben 700 risalgono a 30 anni fa privi dei requisiti richiesti dalle norme anti inquinamento. In caso di guasti o di rottamazione si crea il disservizio anche perché, il consorzio non può immatricolare nuovi mezzi se non su autorizzazione della regione, per conto della quale gestisce con destinazione d'uso vincolata, le tratte. Peggio va con il trasporto urbano. All'Amtab di Bari su un parco di 300 mezzi 40 sono inutilizzati. La Regione con il nuovo piano a partire dal 2018 ipotizza trasporto pubblico su gomma con autobus a metano o elettrici. Con i tagli fatti e quelli annunciati dal governo, le risorse scarseggiano e con quelle che ci sono si fa poco (il finanziamento ricevuto dal comune di Bari è servito a comprare solo 11 mezzi). Un mezzo costa in media 250000 euro. Ci vor-

rebbero almeno 500 milioni per raggiungere l'obiettivo. La stessa cifra servirebbe per le ferrovie. Per ora ci sono i fondi europei, quelli del vecchio programma operativo e quelli del nuovo che non bastano certo. La Regione ha ribadito che non ci saranno più megainvestimenti per le infrastrutture. Quelli che ci sono stati, vedi i 70 milioni per collegare Bari all'aeroporto, producono poco. I treni viaggiano quasi vuoti: a guardare i dati ufficiali, si nota che nelle 80 corse che si effettuano ogni giorno la media è di appena 7/8 passeggeri a tratta. Le tariffe? Saranno adeguate all'inflazione e non aumenteranno, secondo la Regione, che auspica il biglietto unico tra le 5 società che gestiscono il ferro (difficile accordarle) e la comodalità con gli enti locali. I livelli occupazionali non saranno toccati, almeno fino al 2018. Ma che succederà con il progetto di finanza? Quali infrastrutture dovranno realizzare i privati? Quanto riceveranno in cambio? Quale quota su costo chilometro? E il costo delle tariffe inciderà sui progetti di finanza? La Regione fa di necessità virtù. Nessuna nuova infrastruttura, ma razionalizzazione del vecchio secondo il piano regionale. Velocizzazione, elettrificazione, diminuzione dei servizi sostitutivi per favorire la mobilità ferroviaria. Più treno e meno autobus: questa la nuova filosofia della regione a partire dal 2018 dopo aver espletato una gara sul soggetto unico. Biglietto unico, intermodalità, elettrificazione, eliminazione delle tratte servite dai servizi ferroviari sostitutivi, completamento delle opere già appaltate: tutto servirà a rilanciare il trasporto ferroviario. I viaggiatori su ferro di-



minuiscono così quelli su mezzi pubblici. Eppure i trasporti su gomma nazionali e internazionali, senza contributi, riescono a reggere la competizione con gli aerei e la vincono con i treni. Assicurano collegamenti puntuali e con tariffe competitive con mezzi nuovi ed efficienti. Perché non può accadere lo stesso con i mezzi pubblici locali, sovvenzionati dai soldi nostri? E così mentre il car sharing si diffonde sempre più e diventa il mezzo per evitare code e

perdite di tempo sui mezzi pubblici, Uber abbassa le tariffe dei taxi e si prepara, con il beneplacito dell'Europa, a diventare legale in tutte le regioni, il trasporto pubblico locale deve cercare di evitare la marginalità. Manca l'Autorità di regolazione dei trasporti, ovvero il controllore previsto dal decreto 179\2012 per garantire l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori. Sarà questa Autorità a determi-

nare condizioni di accesso non discriminatorie alle infrastrutture; a definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi, a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi e il contenuto minimo degli specifici diritti degli utenti.

Al regolatorio saranno affidati gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, nonché i criteri per la nomina delle commissioni aggiudi-

catrici. In Puglia ancora non si è proceduto alla nomina ed è sempre l'Arem, l'Agenzia per la Mobilità a svolgere i compiti dell'Autorità. Non sappiamo se e quando sarà affiancata. Noi proveremo a seguire l'iter del piano triennale dei servizi e della realizzazione delle infrastrutture. Il trasporto pubblico locale in Puglia dal 2018 dovrebbe radicalmente cambiare. Per ora sono buone intenzioni, poi risorse e volontà politica permettendo, il diritto alla mobilità potrebbe non essere più utopia in Puglia.

