

## Trasporto locale, settore in crescita Ma zoppicano le performance

Forconi a pag. 35

*È quanto emerso nel corso del XIII convegno Asstra. Pitruzzella: regole uguali per tutti*

# Il trasporto locale è in crescita

## Roncucci: nel pubblico la priorità è migliorare la qualità

DI GIANFRANCO FERRONI

**T**ra il 2013 e il 2015, a livello aggregato, le imprese di trasporto locale, sia pubbliche sia private, registrano una crescita cumulata pari all'1,5%. Ma il trasporto pubblico (Tpl) mostra difficoltà e punta a migliorare le performance. È quanto emerso ieri in occasione del tredicesimo convegno nazionale di Asstra, (l'Associazione che raggruppa le società di trasporto pubblico locale) di cui è media partner Telesia, società di Class Editori (che partecipa al capitale di questo giornale).

Il dato, emerso da una ricerca condotta con Intesa Sanpaolo e Fondazione Ifel, deve far riflettere. A esserne convinto è il presidente di Asstra **Massimo Roncucci**, secondo cui «il tpl e le imprese in questa situazione hanno prima di tutto un grande bisogno di riconquistare la fiducia dei interlocutori. Questo è un passaggio indispensabile per inquadrare il settore sotto una nuova prospettiva». «Dobbiamo recuperare credibilità e completare il processo di miglioramento delle nostre performance economiche e gestionali», ha aggiunto Roncucci, «abbandonando la mentalità di aziende che erogano servizi e pensarci come imprese che producono servizi, mettendo al centro della nostra attività il cittadino-cliente e la qualità».

La scommessa da vincere è come far crescere il mercato della mobilità collettiva nei confronti di quella individuale. Il presidente

dell'Autorità di regolazione dei trasporti, **Andrea Camanzi**, lo vede come il primo obiettivo da raggiungere, «per migliorare le performance e la situazione finanziaria delle imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale». Per Camanzi è indispensabile «superare le asimmetrie tra i diversi soggetti del settore della mobilità, in particolare tra operatori e tra questi e i committenti pubblici, o enti affidanti». Questo in un comparto dove «resta ancora molto da fare anche nella prospettiva della disponibilità di nuove tecnologie e servizi per la mobilità e dell'esplicito obbligo di applicare, dal 2019 e in tutta Europa, le regole della concorrenza per il mercato e il conseguente rinnovo con procedura di gara delle concessioni in scadenza». Quindi, via ai criteri di contendibilità dei lotti, e al procedimento di regolazione per la definizione delle condizioni di accesso al mercato del trasporto passeggeri con autobus su lunghe distanze.

Infine, per promuovere la mobilità, occorre prevedere «forme alternative di finanziamento, oltre quello cosiddetto incrociato»: ecco allora specifiche tasse di scopo, contributi versati da operatori di servizi di trasporto, maggiorazioni di oneri corrisposti dai gestori. E attenzione ai dati.

Chiarissimo il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, **Giovanni Pitruzzella**. «Basta con i codicilli. Abbiamo un'asimmetria tra il modello normativo e la realtà di fatto che si è creata: basta con i conflitti di interessi per il

cumulo di ruoli del regolatore o del programmatore, da una parte, e quello del gestore del servizio, dall'altro lato. Non mi interessa se il soggetto ha natura pubblica o privata, tutti devono essere sottoposti alle stesse regole. Competizione e concorrenza devono essere centrali: no alle dinamiche distorte, specie a livello locale. Per la governance, abbiamo un'eccessiva frammentazione istituzionale con tanti soggetti che a titolo diverso partecipano alle scelte programmatiche: regione, enti locali, enti di go-

verno degli ambiti territoriali ottimali».

Tra i protagonisti del dibattito, l'amministratore delegato di Fs **Renato Mazzoncini**, che, a margine del convegno, è intervenuto sul rincaro degli abbonamenti dell'alta velocità: «Si è montata una grande polemica su numeri molto piccoli» poiché l'aumento del 35% «riguarderà 700 persone in Italia, perché riguarda l'abbonamento sette giorni che è utilizzato da un 10% circa dei nostri pendolari che sono 7 mila in tutta Italia». Per l'a.d. di Fs «il problema è capire quali sono i meccanismi di compensazione. Siccome stiamo parlando di risorse abbastanza contenute, credo che si possa provare a trovare degli accordi con le regioni, sull'esempio lanciato dall'Emilia Romagna e che sta seguendo anche la Lombardia». Un esempio virtuoso, secondo Mazzoncini, è quello di Brescia e Milano.

Oggi tocca al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, **Graziano Delrio**.