

# Trasporto locale i tagli decisi a Roma aggravano la crisi

Mario Calabrese\*

**T**rovo molto interessante il dibattito sullo stato e il rilancio possibile del trasporto pubblico in Campania, che il Mattino ha avviato in questa pausa estiva con gli interventi di Vittorio Del Tufo e Umberto De Gregorio. I momenti di confronto, soprattutto quelli pubblici, sono sempre utili a chiarire le idee e possono anche contribuire a far emergere le strategie necessarie per migliorare un servizio indispensabile per la vita sociale ed economica del nostro territorio.

> Segue a pag. 37

Dalla prima di cronaca

## Trasporto locale, i tagli decisi a Roma aggravano la crisi

Mario Calabrese\*

**D**ibattito che mi consente di porre l'accento su un aspetto che mi sembra sia stato sinora trascurato: ossia i presupposti di equità che le Istituzioni devono garantire al settore. Amio avviso, infatti, a prescindere dalla modalità scelta, tra quelle consentite dalla normativa, per gli affidamenti dei servizi, è questo un argomento molto rilevante. Provo di seguito ad argomentare questa opinione partendo, come necessario, da qualche considerazione di carattere generale.

A tutti coloro che operano nel trasporto pubblico, benché a livelli diversi e con diverse competenze, è noto che una pesante crisi, ormai protrattasi per circa cinque anni, rischia di travolgere le aziende di alcune delle principali città italiane. Dell'ATAC di Roma stiamo leggendo spesso (in ultimo il Corriere della sera del 27 luglio), come anche della più virtuosa GTT di Torino (si veda La Stampa del 7 luglio); delle nostre Aziende sappiamo bene. I motivi di questa crisi sono strutturali e temo che abuserei della pazienza del lettore se li esaminassi tutti; mi limito quindi a una brevissima sintesi.

In primo luogo le aziende scontano un'eccessiva dipendenza da contributi pubblici (distribuiti, peraltro, senza criteri incentivanti ma sulla base di semplici e poco sensati criteri "storici") per effetto sia di inaccettabili livelli di evasione, sia di tariffe troppo basse. A questo proposi-

to è sufficiente ricordare, come rilevato in una recente pubblicazione di ASTRA, che il costo medio nazionale del biglietto di corsa semplice in Italia è pari a circa la metà di quello praticato in Inghilterra e in Germania. Occorre poi aggiungere che le Aziende, soprattutto quelle che orbitano nella sfera pubblica, sono affette da mali atavici che ne compromettono l'efficienza: i costi operativi medi nazionali, sia diretti che indiretti, sono tra i più alti in Europa.

Queste considerazioni, tuttavia, non sono sufficienti a individuare il fattore che ha innescato, sostanzialmente in contemporanea sull'intero territorio nazionale, l'attuale, pesante stato di crisi del settore.

Personalmente ritengo che questo fattore sia da individuare nella brusca riduzione dei fondi destinati al settore a livello nazionale; questa, ovviamente, è ricaduta sulle spalle delle Regioni, quindi degli enti locali e delle aziende. Dal 2009 al 2012, a livello nazionale, il Fondo Nazionale Trasporti è stato tagliato di circa il 20%. Questo taglio è stato operato nel periodo in cui si è maggiormente avvertita la crisi economica; periodo caratterizzato, pertanto, da una forte contrazione della domanda di mobilità e, di conseguenza, dei ricavi da traffico.

Nelle principali Regioni del Paese, quelle con le quali s'impone un confronto, questo taglio è stato compensato con la destinazione di fondi dei bilanci regionali al trasporto pubblico locale. Vicever-

sa, in Campania, non soltanto questo non è avvenuto, ma nel 2010 la Regione ha anche stralciato dalle risorse da destinare ai servizi di trasporto quelle necessarie a coprire gli oneri derivanti dal rinnovo contrattuale dei dipendenti di settore. Una misura alla quale Comune di Napoli e ANM si sono ovviamente opposti con una complessa battaglia giudiziaria che solo oggi (2017!) si sta concludendo.

In sostanza, la riduzione delle risorse destinate al settore e la crisi economica hanno fatto venire al pettine i nodi storici di una inadeguata politica dei trasporti e di una anacronistica modalità di gestione delle aziende, molto alimentata anche dalla politica, comune a tutta l'Italia ma, come sempre, - per ragioni sociali ed economiche - più incancrenita nel meridione.

Tuttavia questa situazione di crisi può trasformarsi in un'opportunità per rilanciare un settore fermo da decenni, eppure tanto importante per i cittadini, poiché mette le aziende davanti all'ineludibile necessità di prestare massima attenzione a tutti i possibili ricavi e di incidere con determinazione sui costi, pur nel quadro di un sistema di ammortizzatori sociali che garantisca i lavoratori del settore - tema sul quale mi soffermerò di seguito, con riferimento a quanto sta facendo la Regione Campania.

In questo quadro complessivo si colloca la situazione del trasporto pubblico nella città di Napoli. Nel 2009 per i servizi minimi su gomma e ferro la Regione tra-

sferi al Comune di Napoli circa 74 milioni di euro; questa cifra è diminuita fino ai 58,4 milioni di euro trasferiti nel 2012, una riduzione di circa il 20%, cifra rimasta invariata fino al 2017. In questi stessi anni la linea 1 della metropolitana di Napoli, grazie agli imponenti investimenti nel settore voluti dalla Unione Europea, dal Governo Nazionale e dalla Regione Campania, è cresciuta del 40%, le stazioni del 28% e gli impianti di risalita del 56%. Sfugge, semmai ce ne sia uno, il senso di questa decisione. Sarebbe interessante ricostruire l'andamento dei fondi per i servizi trasferiti dalla Regione a Trentitalia e all'EAV in questi stessi anni, e paragonarlo all'andamento dell'offerta di trasporto su ferro (non mi risulta, a dire il vero, l'apertura di nuove tratte della

Circumvesuviana o della Circumflegrea).

Questa riduzione dei fondi per i servizi è stata effettuata con Delibere regionali che sostenevano di operare un "taglio lineare" a tutti gli Enti locali della Campania. Nei fatti ciò non è avvenuto. I numeri dimostrano, infatti, che alcuni Enti locali non hanno subito alcun taglio e altri, addirittura, hanno beneficiato di leggeri incrementi. Il potere della politica!

Ovviamente non c'è alcuna ratio gestionale o equità nel riparto (o per lo meno sfugge) e ciò ci ha obbligato, nell'interesse degli oltre 300.000 utenti giornalieri

del trasporto pubblico della città di Napoli, a impugnare tutte le Delibere prodotte dalla Regione per il riparto del Fondo nazionale trasporti.

Se guardiamo l'ultima Delibera di riparto (DGRC n. 164 del 28/3/17) non possiamo non notare che per i servizi su ferro effettuati dall'EAV sono stati destinati dalla Regione Campania circa 182 milioni: l'equivalente dei fondi destinati a tutti gli Enti locali della regione Campania. Ciò nonostante, non me ne voglia il Presidente dell'EAV sempre molto pronto a intervenire sui giornali e sui social, ancor più su questioni riguardanti ANM, il servizio offerto è tale da far nascere su Facebook un gruppo "Circumvesuviana: guida alle soppressioni e ai misteri irrisolti" al quale sono iscritte circa 22.000 persone.

Un ultimo tema: la recente modifica del fondo regionale per i lavoratori delle aziende del trasporto pubblico locale. Azione senza dubbio meritoria della Regione Campania averlo istituito e finanziato con le Delibere 192 del 2012 e 734 del 2016, destinandolo a percorsi di formazione, riqualificazione, incentivi all'esodo e contratti di solidarietà per fornire uno strumento indispensabile al risanamento del comparto. Le risorse di questo fondo sono necessarie a tutte le Aziende del settore per portare in attuazione una seria e robusta azione di riduzione dei costi. Consentirebbero, infatti,

di accompagnare alla pensione i dipendenti che vi si approssimano, una misura sostanzialmente indolore che produrrebbe un risparmio di diversi milioni di euro ogni anno. Purtroppo, con una Delibera approvata il 18 luglio e pubblicata sul BURC il giorno 7 agosto (!), la Regione Campania ha modificato un articolo del Regolamento destinando prioritariamente questo fondo alle aziende partecipate dalla Regione Campania e, per la sola quota residua, alle altre aziende (tra cui ANM, CTP e molte altre) che operano nel settore. Questa scelta, a nostro parere ancora una volta non motivata e non equa, rischia di impattare pesantemente sulle azioni di risanamento delle altre aziende del comparto. Pertanto, siamo ancora una volta obbligati ad attivare tutte le azioni legali volte a garantire l'equità dell'azione amministrativa, onde siano tutelati gli interessi degli utenti del trasporto pubblico del capoluogo, della nostra Azienda e, di riflesso, del Comune di Napoli.

In conclusione: mi sembra necessario ripartire dall'equità nella distribuzione delle risorse per definire un percorso condiviso di rilancio del settore ed evitare l'enorme contenzioso nato in questi anni. Tenendo sempre ben presenti - e separati - i ruoli di soggetti regolatori, affidatari e proprietari di aziende.

*\*Assessore alla Mobilità, Infrastrutture e Lavori Pubblici del Comune di Napoli*