

: L'intervento

Trasporto pubblico, è ora di liberalizzare

di LUCA ROMANO*

Il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) così com'è non ce la fa più. In Regione il settore è uno di quelli in maggiore sofferenza in questi giorni, amari e avari, di bilanci; è noto a tutti che il governo sta tagliando in modo consistente. Roma ripianerà sempre meno con i soldi della fiscalità generale. E la riduzione dei riparti da assegnare alle singole aziende è considerata inevitabile. Il quadro regionale è reso ancora più logoro dal suo assetto pietrificato: è dal 2003 che sono scaduti i contratti di programma derivanti dalla legge di riforma e si continua in stato di proroga permanente. Nulla come il TPL caratterizza il localismo del Veneto. Le linee di frattura sono territoriali. Gli affidatari sono frammentati con sette Province e ben 28 Comuni, tra cui Auronzo, Cavallino Treporti, Mel, Recoaro, Spinea, che si fanno il servizio; a parte Verona, servizio urbano ed extraurbano dipendono da regie separate. Sono fratture diseconomiche: gli affidamenti avvengono in house, ovvero direttamente all'azienda di cui di cui il committente è proprietario. Sono fratture funzionali: clamorosa è l'incomunicabilità, se non addirittura la concorrenza tra ferro (leggi FS) e gomma (41 gestori diversi). Gli autisti confidano: «Cambiamo gli orari in periodi dell'anno diversi, come fanno ad essere coordinati per le coincidenze?». Infine, si prolungano nella rottura dei titoli di viaggio (i biglietti e gli abbonamenti), delle tariffe e delle stesse basi informatiche.

Vicenza è la provincia più localistica di tutte. Il disegno è ancora quello degli anni Settanta. Si ignora completamente il servizio dei centri intermedi, ma soprattutto non si sono mai considerate le stazioni ferroviarie come nodi per un servizio intermodale.

La riforma voleva le gare, il territorio ha risposto con l'ingessatura amministrativa e i perimetri locali. Non possiamo usare, per questo assetto, il termine sistema, ovvero ciò che vuole l'Unione Europea, che aggiunge tre aggettivi per concedere finanziamenti: integrato, intermodale e sostenibile.

Oggi, alla vigilia di tagli che si annunciano drammatici, in realtà l'utenza del TPL è in aumento e potenzialmente potrebbe espandersi oltre i segmenti tradizionali, ovvero tanti studenti, pochi immigrati, pochissimi pensionati. Saranno il prezzo della benzina o il costo dell'auto, sarà la pericolosità o l'intasamento delle strade, l'effetto potrebbe aumentare la nuova utenza. Ci vuole una liberalizzazione. Governata, si intende, da un grande disegno nella programmazione del servizio. Chiama in causa la Regione, le Ferrovie, i sindaci, i nuovi poli di utenza del TPL: centri commerciali, zone industriali, cittadelle direzionali. I centri storici dovrebbero avere il servizio in esclusiva, bändendo l'auto. Le corsie preferenziali dovrebbero fiorire come le piste ciclabili.

È ormai il tempo di affrontare con coraggio l'obiettivo della liberalizzazione, attraverso il ricorso a gare aperte. Le competenze delle aziende di maggiore dimensione di cui dispone il territorio, per noi Ftv, sarebbero valorizzate. Non occorre andare lontano per vederne i benefici. In Friuli Venezia Giulia la Provincia di Udine ha da tempo affidato il servizio tramite gara, si è promossa la fusione tra l'azienda pubblica extraurbana, quella urbana e le private. L'attivazione della concorrenza ha stimolato l'intervento di investitori internazionali, ora il 60% della società che ha vinto la gara è proprietà di Deutsche Bahn, leggi: ferrovie tedesche. La Regione, anche in considerazione del dissolvimento delle Province come concessionari, sta preparando il decollo dell'integrazione con la ferrovia e il biglietto unico.

* Local Area Network