

«La nostra sfida per salvare posti e qualità»

ADRIANA COMASCHI
acomaschi@unita.it

L'INTERVISTA

Wladimiro Boccali

Il sindaco di Perugia: così abbiamo messo a gara la gestione del Tpl. «Ma non è una privatizzazione: prezzi e corse li decidiamo noi. Inevitabile razionalizzare»

Wladimiro Boccali, classe 70, dal 2009 è sindaco di Perugia alla guida di una coalizione di centrosinistra.

Sindaco, voi avete scelto di cambiare nella gestione del Tpl. Ci spiega come?

«Nel 2010 fa abbiamo deciso di costituire un'azienda unica della mobilità umbra, riunendo le quattro società preesistenti - una sul ferro e tre su gomma, operative nelle diverse zone. Abbiamo creato una holding, "Umbria Mobilità", controllata al 100% dagli enti locali e cioè Regione e Comuni. A questa sono rimasti la rete infrastrutturale del trasporto su ferro, il patrimonio, le proprietà immobiliari. Invece abbiamo conferito mezzi e personale a un ramo d'azienda, la "Umbria mobilità ed esercizio", di cui abbiamo messo a gara il 70% andando alla ricerca di un partner privato: questo ramo si occuperà della gestione del Tpl. Pensiamo di chiudere entro qualche mese con l'affidamento a Busitalia, società delle Fs. L'assegnazione è ancora in corso».

Entra da privato ma è una società pubblica...

«È così. E in ogni caso, sono pubblici gli enti che hanno bandito la gara e che determinano le condizioni dell'organizzazione del trasporto pubblico. Non direi quindi che abbiamo privatizzato».

Per capirci: chi decide se aumentare i biglietti o tagliare le corse?

«I soci pubblici, perché siamo noi i titolari del trasporto pubblico locale. Se fare 1 milione di chilometri l'anno o 500 mila lo decide il Comune: poi nel rapporto con il mio gestore devo stabilire il costo, l'indicizzazione del contratto per cui so quanto posso spendere e quanto servizio pubblico posso erogare».

Che impressione le fa quanto accaduto a Genova?

«In questo come in altri i casi mi pare che i Comuni siano "cornuti e mazzati", ovvero messi nelle condizioni di dover tagliare, di chiedere di più ai cittadini e di essere lasciati soli a riorganizzare il Tpl. Da il segno di un Paese in cui il governo non centra il problema».

C'è chi ha invocato il «tutto pubblico», come Grillo. Che ne pensa?

«Chi dice "non si tocca nulla" non sa di che cosa parla, siamo al livello di chi gira sopra le discariche. Se non si affrontano i problemi le aziende muoiono. Al sindaco Doria va la mia solidarietà, non si poteva allargare ancora il debito pubblico, è un atteggiamento vecchio, da Prima Repubblica. Si deve invece tenere ferma la titolarità del Tpl, e organizzare la gestione nel modo migliore. Non andare in giro a fare demagogia senza fornire alcuna risposta».

Ma voi perché, prima di altri, avete scelto di cercare un partner privato?

«Tre su quattro delle società precedenti, per scarsa capitalizzazione e difficoltà nelle aree più periferiche, avrebbero portato i libri in tribunale dopo un anno, 18 mesi al massimo. Rischiamo insomma di finire come a Napoli o come in molte altre città, dove le aziende di Tpl sono in rosso. Anche perché i trasferimenti statali sono passati da 1,8 a 1,2 miliardi. E l'accesso al credito è sempre più difficile. Insomma a fronte del taglio di un terzo ai trasferimenti, prendersela con i sindaci non mi pare giusto».

La battaglia è contro il governo?

«Sono abituato a prendere delle responsabilità, e poi a darle ad altri. Gli

...

«A Doria va la mia solidarietà, non si può prendersela con i sindaci Grillo? Un demagogo»

enti locali hanno l'obbligo di razionalizzare il servizio puntando a efficienza e qualità. Poi però il Tpl va finanziato, altrimenti non è possibile mantenere la qualità del servizio. Noi abbiamo fatto la nostra parte, anche dismettendo una parte non strategica del patrimonio».

La vostra proposta è passata in modo indolore?

«È stata approvata dalla Regione e da tutti i Comuni che avevano partecipazioni nelle precedenti società. Certo che c'è stata qualche tensione, credo che processi di ristrutturazione così importanti non passino con tranquillità. Nel nostro caso però abbiamo sempre mantenuto un rapporto responsabile con il sindacato. Che da parte sua ha capito come per tutelare il lavoro si dovesse salvare l'azienda: una società morta non dà posti. E che si deve ottimizzare, in una regione come la nostra con solo 1 milione di abitanti».

Ci sono stati esuberanti?

«No, abbiamo concordato con i sindacati. Del resto basta mettere la clausola di salvaguardia dei posti di lavoro. È possibile farlo, deve essere fatto».

Sbaglia allora chi si oppone all'ingresso dei privati? Solo proteste «ideologiche»?

«Lungi da me dare un giudizio su situazioni che non conosco a fondo, come quella di Genova, di Roma o di Torino. Parlo per noi, senza avere l'arroganza di porci come buona pratica dico che la macchina stava andando a finire nel burrone. Io spendo per il Tpl 25 milioni per una città da 170 mila abitanti, se non razionalizzo dovrò diminuire il servizio al cittadino, perché anche tenendo ferma questa cifra già solo in tre anni la spesa per chilometro è aumentata. Certo, se i trasferimenti passassero a 2,5 miliardi... ma non è così, e allora dobbiamo trovare il modo di salvaguardare lavoro e qualità del servizio».



La protesta dei lavoratori genovesi dell'azienda di trasporto Amt

FOTO DI MARCO MARCHELLI/FOTOGRAMMA



Per il Tpl meno poltrone e più efficienza di gestione

Se c'è una lezione che arriva da Genova, dallo scandalo Atac di Roma e dalle troppe città con servizi al collasso, è di agire prima possibile per recuperare almeno 15 anni di rimozione dei problemi e mancate riforme, iniziando a riportare il settore su standard europei, evitando facili demagogie e battaglie ideologiche sulla pelle di lavoratori e cittadini.

Questo mix produrrebbe ancora rassegnazione e rabbia, paralisi e degrado di un servizio con le gomme quasi a terra. È tempo di soluzioni e di una politica industriale con linee di riforma condivise, sapendo che non servono palliativi ma cambiamenti radicali. Per questo stringiamo i tempi. È positivo il confronto con Fs il cui impegno è strategico e vedrà investimenti per 3 miliardi nei prossimi 4 anni per i pendolari e i treni regionali e locali. Abbiamo aperto con Anci e Regioni il cantiere del rilancio della «cura del ferro» (tramvie e metrò) nelle città metropolitane, anche con nuovi fondi europei 2014-20, ed è attivo il tavolo di lavoro con i sindacati.

Una prima operazione verità vale come premessa: l'Italia è un altro Paese dall'aprile 2011 quando, sotto pressione della troika, una modifica costituzionale ha costretto i Comuni al blocco dell'indebitamento, al pareggio di bilancio e al Patto di stabilità, rendendo impossibile poter gestire aziende importanti e coprire annualmente i loro deficit. È stato il colpo di grazia che ha finito di trascinare il settore al limite della sopravvivenza, soprattutto al Sud.

Oggi il 41% delle 1.150 aziende è tecnicamente in default, con bilanci dissestati, crediti non esigibili, autobus fermi e vecchi. Nel 2009 era il 32%, e il trend è in aumento. Ultimo arrivo è Atac travolta da 1,2 miliardi

L'INTERVENTO

ERASMO D'ANGELIS*

Il 41% delle 1150 aziende di trasporto è tecnicamente in default. Il settore va riformato in fretta: un piano in 7 mosse per riportarlo su standard europei

di debiti! Si salvano isole felici con servizi eccellenti al Centro-nord (da Udine a Milano, da Firenze a Como) che dimostrano buone pratiche, risanamento, e indicano vie d'uscita.

L'urgenza di politica industriale è in questi numeri drammatici, specchio della fortissima polverizzazione che vede i primi 3 operatori player (Milano, Roma e Fs) quotare appena il 18% del mercato, mentre in area Ue i grandi gruppi nazionali controllano in media il 60-75%. Questo assetto non crea né incentiva efficienza e non tutela nemmeno più i 127 mila lavoratori. Le Regioni stanno riprogrammando i servizi per procedere con gare ad evidenza pubblica e aggregare aziende, ma solo in 6 nel Cen-

tro-nord saranno pronte alle gare tra pochi mesi!

Altra anomalia è nel fatturato complessivo del Tpl che vale 10,6 miliardi di euro e viene coperto per oltre il 75% da risorse pubbliche. È la più elevata contribuzione pubblica in Europa, abnorme se confrontata col 50% della Francia e il 20% della Gran Bretagna che utilizzano meglio leve tariffarie, di riduzione di sprechi, efficienza di gestione.

Le tariffe italiane sono poi le più basse d'Europa, con una elevata evasione per 450 milioni l'anno! Se non si controllano i biglietti, il vero gap è nel parco mezzi tra i più obsoleti e inquinanti del mondo. Da 18 anni c'è il segno meno sulla spesa pubblica e

dal 2010 non c'erano più fondi per rinnovarli. L'età media dei 51.400 bus è di 11,6 anni, superiore di 7 alla media Ue. Le immatricolazioni sono crollate a 600 nel 2012, contro 6 mila della Francia e 4.400 della Germania, e solo il 15% dei mezzi è conforme ai vincoli delle emissioni europee e siamo sotto infrazione.

Come se ne esce? Con 7 mosse. La prima è la tutela dei lavoratori anche con misure di mobilità volontaria e gestione graduale dei pensionamenti. Il 28 riparte il tavolo del rinnovo del contratto scaduto da ben 6 anni, ma diversi studi ci dicono che il settore se modernizzato può creare molta occupazione. La seconda mossa sono le aggregazioni per diminuire Cda, sprechi e logiche clientelari. La terza è l'efficienza di gestione: il 20% dei costi di produzione le migliori aziende lo abbattano rimodulando il servizio a chilometro. La quarta è la definizione dei «costi standard», vera araba fenice, ma finalmente in arrivo grazie al gruppo tecnico coordinato dai docenti Petretto, Catalano e Grasi che entro l'anno ci faranno superare la cristallizzazione della spesa storica. La quinta mossa è nella forte incentivazione degli abbonamenti da poter scaricare anche dal reddito. La sesta è nel rinnovo del parco mezzi: in legge di Stabilità una norma vieterà dal 2019 la circolazione dei mezzi inquinanti, e dopo anni lo Stato investirà 500 milioni di euro. La settima è la regola aurea che può risolvere l'anomalia italiana per cui lo stesso soggetto (il Comune in genere) è insieme regolatore (decide tariffe e controlla) e proprietario delle aziende. Separare il controllato dal controllante crea efficienza ed elimina anomalie e possibili parentopoli.

*Sottosegretario ministero Infrastrutture e Trasporti con delega al Trasporto pubblico locale



Un tram dell'Atac azienda romana dei trasporti FOTO LAPRESSE

COMUNI

Partecipate in rosso: norme più severe e manager licenziabili

O si ripianano i buchi in maniera sostenibile, o si liquidano: basta con le società partecipate "in rosso" dei Comuni. Un emendamento del governo alla legge di Stabilità, prevede che il municipio, a fronte di perdite in capo alla società o all'ente partecipato, deve effettuare un accantonamento di bilancio di pari ammontare. Quei soldi saranno di fatto inutilizzabili finché non ci sarà un ripiano effettivo delle perdite, una ricapitalizzazione della partecipata o la liquidazione della società. La norma sarà introdotta in modo graduale. Inoltre, se i manager di società partecipate dai Comuni avranno due bilanci in perdita consecutivi potranno essere licenziati.