



Federazione Regionale USB Lazio

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NON E' UN PROFITTO PER POCHI MA UN BENE DI TUTTI!!!



Roma, 22/06/2016

In occasione della Conferenza delle Regioni tenutasi lo scorso 14 giugno, l'Antitrust ha presentato un'indagine sul trasporto pubblico locale, definendolo scadente e posizionandolo come "la seconda voce di spesa per le Regioni dopo la Sanità".

Le ulteriori dichiarazioni contenute nell'indagine non fanno altro che insistere sulla necessità di rendere concorrenziale un servizio pubblico, sostenendo anche che l'efficienza del servizio debba passare per le logiche di mercato e di profitto.

Questi sono solo alcuni dei passaggi della relazione, a nostro avviso già di per sé preoccupanti. Come se non bastasse, la restante parte della relazione sembra essere la fotocopia di quanto contenuto all'interno della proposta di riforma sui servizi pubblici locali. In linea con il documento dell'Antitrust è la relazione presentata al Parlamento dal Presidente dell'Autorità dei Trasporti, Andrea Camanzi, il quale definisce l'analisi dell'Antitrust complementare agli atti di regolarizzazione prodotti dall'ART.

A questo punto ci sorge qualche dubbio. Un Ente, come quello dell'Antitrust, a cui lo Stato affida il compito di tutelare i consumatori e di vigilare su un settore strategico come quello dei trasporti (il cui valore è sancito perfino dalla Costituzione) e parimenti l'Autorità dei

Trasporti, che tra i suoi compiti ha quello di vigilare sulla qualità dei servizi di trasporto, dovrebbe a nostro avviso, agevolare principalmente la popolazione e non le regole del mercato.

Il profitto non può continuare ad essere l'unico elemento di valutazione che lo Stato, anche attraverso i suoi organismi di controllo, prende in considerazione.

Questa accelerazione verso la liberalizzazione dei servizi pubblici e la conseguente consegna degli stessi nelle mani dei privati hanno prodotto non solo un abbassamento vertiginoso della qualità del servizio stesso, ma hanno alimentato le infiltrazioni clientelari nonché in alcuni casi, a stampo mafioso. Per non parlare di come il continuo spacchettamento dei servizi nella rete degli appalti e dei subappalti, ha reso quasi del tutto impossibili le verifiche di idoneità e trasparenza.

Uno esempio tra tutti il trasporto pubblico periferico di Roma, gestito da un consorzio privato di aziende, venuto alla ribalta perché non retribuiva neppure i propri autisti, senza contare le numerose inadempienze riscontrate nell'espletamento del servizio stesso, a danno degli utenti.

Se da una parte si incentivano le "alte velocità" in nome di uno pseudo efficientamento del servizio (guarda caso si parla delle tratte più remunerative) dall'altra si dimenticano le zone più popolate e bisognose, ovvero le periferie, considerate terre di nessuno e per questo abbandonate e tagliate fuori dagli investimenti dei privati.

A tal proposito ci preme ricordare come l'Unione Europea attraverso la circolare Bolkestein (direttiva 2006/123/CE) svincoli dalla libera concorrenza i servizi di Trasporto.

Forse proprio su quest'andamento dovrebbero intervenire, denunciandone le dannose ricadute, le Authorities succitate.

Per questo ci sentiamo di rivolgergli il sincero invito a relazionare ai cittadini non tanto una imbarazzante scopiazzatura delle riforme già messe in cantiere dal Governo, ma al contrario un'analisi oggettiva e obiettiva dei danni che una gestione privatistica dei servizi pubblici ha provocato e continua a provocare al nostro Paese.