

LA MANOVRA E IL TPL. Primo round con il Governo: il problema c'è - Tavolo aggiornato

Treni locali, è emergenza

Le Regioni chiedono di reintegrare con l'accisa gli 1,9 miliardi che mancano

A rischio anche le linee di bus e metropolitane
Errani: partire dai trasferimenti precedenti

La prima emergenza sono i treni dei pendolari. Se il Governo non interverrà, l'anno prossimo mancheranno 1,9 miliardi di euro, per pagare sia i servizi forniti da Trenitalia che quelli delle ferrovie ex concesse. La seconda emergenza sono i bus, i tram e le metropolitane: con il taglio di 6 miliardi ai fondi propri delle Regioni sono a rischio anche i 4,5 miliardi che servono a finanziare il trasporto locale.

La conferenza delle Regioni ha chiesto e ottenuto l'apertura di un tavolo ad hoc con il Governo, dopo aver «simbolicamente» restituito al ministro Raffaele Fitto, il 15 di settembre, i contratti di servizio della durata di 12 anni stipulati con Trenitalia e quelli sottoscritti con le Spa di trasporto locale.

All'incontro del 22 settembre, a

cui oltre a Fitto, hanno partecipato anche i ministri alle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, alla Semplificazione, Roberto Calderoli e il sottosegretario all'Economia, Bruno Cesario, il Governo ha riconosciuto l'esistenza del problema e deciso di aggiornare il tavolo con un confronto tecnico prima e una nuova riunione poi.

«È nostra volontà dare una risposta precisa e affrontare in modo complessivo il problema del trasporto locale», ha detto Fitto. «La discussione esiste perché il problema è reale - ha sottolineato Matteoli - ma non c'è nessun taglio del 75% come, invece, riferiscono le Regioni».

«È iniziato un confronto - ha commentato a sua volta il presidente delle Regioni, Vasco Errani - che spero possa essere proficuo. I treni dei pendolari rischiano di diventare un'emergenza nell'emergenza, alla luce dei primi interventi di riduzione delineati da parte delle Ferrovie dello Stato». Secondo Errani «servono risorse e il Governo non deve far altro che rispettare l'intesa di qualche mese fa per la fiscalizzazione del trasporto locale, l'unico modo per riorganizzare il settore».

Alle Regioni interessa che il Governo riconosca che la situazione creata dalla manovra non è gestibile. «La fiscalizzazione - ha concluso Errani - deve partire dai trasferimenti precedenti, che rappresentavano la vera anima del federalismo».

Anche i sindacati confederali, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, hanno lanciato l'allarme. «L'azienda ha segnalato che i tagli potrebbero rivelar-

NEL 2001 OLTRE 1,6 MILIARDI IN MENO

I trasferimenti soppressi per il trasporto pubblico locale nel 2011

Trasferimento statale	Descrizione	Importo
Tpl art. 9	Trasporto regionale Trenitalia	1.181.107.232
Tpl art. 8	Sicurezza Ferrovie concesse	41.879.490
Trasporti	Altri trasferimenti Bassanini	10.350.270
Contratti Tpl	Risorse per lva contratti di servizio	148.225.633
Nuovi bus	Risorse in c/capitale per investimenti	159.900.278
Sviluppo Tpl	Risorse in c/capitale per investimenti	94.035.006
Totale		1.635.497.909

Fonte: Asstra

RECUPERATI, NON DEL TUTTO, 1,272 MILIARDI

Gli accordi tra Stato e Regioni per ripristinare parte dei fondi

- 372 milioni di euro - Conferenza Stato - Regioni 11 novembre 2010 - Destinazione: Trenitalia
- 425 milioni di euro + ulteriori 75 milioni di Euro - Accordo 16 dicembre 2010 - Destinazione: trasporto ferroviario di Trenitalia
- 400 milioni di euro - Accordo 16 dicembre 2010 - Destinazione: Trasporto pubblico locale



A rischio anche i servizi di autobus urbani ed extraurbani

si di una portata tale - hanno detto in una conferenza stampa congiunta Alessandro Rocchi, Giovanni Luciano e Luigi Simeone - da non essere sostenibili. Si arriverebbe al fallimento di Trenitalia». I tre sindacalisti hanno annunciato che si mobiliteranno, anche con azioni di protesta, per salvare il settore.

Il prossimo anno ai treni dei pendolari mancheranno i 1.181 milioni stanziati dall'articolo 9 della legge 422 - della cui fiscalizzazione, promessa nel 2012, non c'è traccia -, i 430 milioni di risorse aggiuntive per Trenitalia, l'Iva sui contratti di servi-

zio e 230 milioni di risorse regionali aggiuntive.

Per il 2011, invece, le Regioni stanno ancora aspettando l'attuazione dell'accordo del 16 dicembre: solo Trenitalia ha avuto i 372 milioni promessi mentre mancano all'appello 500 milioni, sempre per le Fs e 400 milioni per i bus. Su questi ultimi non si è raggiunto l'accordo sulla ripartizione. Sono rimasti inalterati, invece, i circa 500 milioni per bus e metrò garantiti dalle accise. ■

M.Piv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Ad di Arriva Italia, Spagna e Portogallo: ma con questi tagli si uccide il settore - Dalla liberalizzazione servizi meno costosi e orientati al cliente

Piuri: costi più bassi se si rivedono le reti

Se i tagli finali saranno di questa entità non si tratta più di razionalizzare il sistema ma di rivederlo completamente. Significherebbe che l'Italia rinuncia al trasporto pubblico locale, che la mobilità non è più una delle priorità del Paese». Anche Marco Piuri, amministratore delegato di Arriva Db per Italia, Spagna e Portogallo, mai tenero con gli sprechi e le inefficienze del settore, allarga metaforicamente le braccia: «Risparmi se ne possono fare, direi nell'ordine del 10%. Dimezzare o togliere i tre quarti delle risorse è un altro discorso».

Qual è il suo giudizio sulla manovra, in generale e per il Tpl?

È una manovra che deprime l'economia, non la fa di sicuro crescere. Per il trasporto locale ancora non si capisce cosa succederà. Di specifico del settore mancano gli 1,9 miliardi per i servizi ferroviari regionali che dovevano essere fiscalizzati dal 2012. Poi ci sono i 6 miliardi in meno alle Regioni. Già quest'anno, che tagli diretti sul Tpl non ce n'erano, molte hanno scelto



L'Ad di Arriva Italia, Spagna e Portogallo Marco Piuri

di preservare la sanità a scapito dei trasporti.

Cosa faranno quest'anno?

Visto il comportamento tenuto fin qui sono scettico. Hanno privilegiato una politica che trovo molto discutibile: mantenere o addirittura aumentare, come ha fatto la Lombardia i treni, e scaricare i tagli sui bus. Con la convinzione, errata, che la ferrovia fun-

zioni sempre meglio della strada. L'integrazione modale, di cui c'è bisogno e che produrrebbe grandi benefici, non si fa così.

Quali tagli hanno già subito le linee di bus?

In media il 10% dei trasferimenti.

Quanto «grasso» rimane, nel Tpl, da scremare?

Il punto debole della pur lungimirante riforma del 1997, fatta con la legge 422, è stato il mancato ridisegno delle reti. Se si razionalizzano le linee e si integrano i treni con i bus lo spazio di miglioramento è enorme.

Quanto si può risparmiare?

Quando ci siamo applicati al ridisegno delle reti di alcune Regioni, diciamo che un 10% e anche qualcosina in più, l'abbiamo ridotto.

Non sono troppi 6 miliardi per mantenere il Tpl?

Non lo escludo: il problema è che sono mal distribuiti. Ci sono realtà che ricevono corrispettivi troppo bassi e altre che ne ricevono di troppo alti. Rispetto ai servizi che erogano. Mentre la crisi sta vanificando l'applicazio-

ne dei costi standard.

Dal 2006 le Fs hanno ridotto gli addetti di 23mila unità, da 98mila a 75mila. Quanti esuberanti si stimano da voi?

In un'azienda della gomma efficiente il costo del personale incide per il 50-52%. Molti operatori, invece, arrivano anche al 60% e oltre.

Diciamo 20mila lavoratori di troppo? Però servono gli ammortizzatori sociali.

Dovremmo poter operare come qualsiasi settore industriale.

La liberalizzazione aiuterebbe a rimettere in ordine i conti?

Contratti contendibili e il venir meno del rapporto incestuoso tra regolatore e gestore aiuterebbero. I migliori studi dimostrano che la competizione produce attenzione al cliente e alle risorse che si spendono. Tutti i settori liberalizzati sono migliorati.

Arriva è nata in Gran Bretagna.

E nella Gran Bretagna criticata perché troppo liberista, i numeri raccontano un'altra storia. Negli ultimi dieci anni i passeggeri sono cresciuti 4 volte rispetto al-

l'Italia. Ma non è un bene arrivarci per disperazione, come succede sempre in questo Paese, di corsa e sotto pressione.

Ci sono Comuni che vogliono privatizzare?

Al momento dicono di volersi guardare intorno. Speriamo si passi dalle parole ai fatti.

Siete il primo operatore privato del Paese: quanto siete interessati?

Arriva vuole crescere, non gestire il declino. Siamo pronti a verificare tutte le opportunità nei treni e nei bus. Vogliamo essere un partner industriale, questo è il mestiere che sappiamo fare.

La manovra apre il mercato dei servizi locali?

La riedizione dell'articolo 23-bis, e resta da verificare se non sia anticostituzionale visto il recentissimo referendum, apparentemente aiuta la competizione. Ma secondo me non è così: bastavano la 422 e il regolamento Ue. E la gara a doppio oggetto, che presuppone un ingresso a tempo, mi lascia perplesso. ■

MORENA PIVETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA