



DOSSIER



Gli inviati Lorenzo Gallico e Antonio Riva

Al Desk: Anna Argiolas, Roberta Ferlicca, Giulia Ratini

Aggiornamento 28 maggio 2012



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

Testata edita da ITINERA SRL

Consulenza di Comunicazione e Servizi di Relazioni pubbliche

Piazza di Firenze 24 00186 Roma

tel. +39.06.4815303 - fax +39.06.68806085

e-mail: segreteria@ferpress.it

sito: www.ferpress.it

Le notizie sul convegno pubblicate dal 21 al 25 maggio 2012

EDITORIALE del 25 maggio 2012

“Navigare Controvento”

Navigare controvento è il destino della aziende di trasporto pubblico locale secondo l'Asstra, che così ha titolato anche il suo convegno che ha tenuto a Desenzano sul Garda.

Il che vuol dire, detto in parole povere, dover seguire la via più difficile e complicata e che in ogni caso non potrà essere la più diretta e veloce, come ogni buon navigante sa quando le condizioni atmosferiche sono avverse.

Chi sembra ignorare le difficoltà di una navigazione controvento è invece il Governo che, sempre secondo l'Asstra, col decreto liberalizzazioni chiede alle aziende del TPL di seguire la via più breve, ma senza cambiare la direzione del vento: che, tradotto, vuol dire non garantire le necessarie risorse e strumenti per le ristrutturazioni, gli investimenti, le trasformazioni aziendali e via dicendo.

Difficile proporre una sintesi, ma gli umori raccolti nella assise gardese sembrano suggerire che non spira un buon vento (tanto per rimanere nella metafora meteorologica) per le liberalizzazioni: alcune difficoltà sono oggettive, le aziende difendono il loro ruolo di servizio pubblico, rivendicano la mancata coerenza di uno Stato incapace di programmare e che sembra invece affidarsi a ricette miracolistiche che hanno già fallito altrove o in passato. Dall'altro lato, si ribatte che si perde anche questa occasione per aprire al mercato, il settore è destinato a non cambiare mai.

*Nelle cronache di **FerPress** da Desenzano - raccolte anche in un "Dossier" – c'è tutto questo e anche molto di più (come, ad esempio, una documentazione di prima mano, pubblicata in esclusiva dalla nostra agenzia). Su questioni centrali come quelle dei trasporti, sarebbe opportuna anche una maggiore attenzione dei mezzi di informazione, che sembra invece risvegliarsi solo per le notizie o gli avvenimenti ad effetto. Spesso rimane solo **FerPress** a coprire un vuoto e a risultare la sola fonte di informazione sugli eventi.*

Anche per questo motivo, non costituisce una litania, ma un richiamo inevitabile l'appello a sottoscrivere l'abbonamento e a scegliere le nostre pagine per la propria pubblicità per garantire la continuazione delle attività di Ferpress (a meno che il silenzio non faccia comodo a qualcuno).



Asstra: Panettoni, sosteniamo Transports Publics. Necessario fronte comune per sostenere TPL

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG -“L'associazione italiana del trasporto pubblico è un sostenitore convinto del Salone europeo della Mobilità fin dal suo nascere”.

Così Marcello Panettoni, presidente di Asstra, commenta l'adesione della sua associazione a Transports Publics, salone europeo della mobilità, che si terrà a Parigi dal 5 al 7 giugno.

“Pensiamo, infatti, – ha detto Panettoni – che sia assolutamente necessario fare fronte comune a livello mondiale tra tutti gli attori dei trasporti nella medesima battaglia economica, politica ed anche culturale a favore di questo settore. Tanto più in questi tempi di crisi durissima in cui i trasporti pubblici locali rischiano di essere particolarmente penalizzati”.

Questo è valido, ha sottolineato il presidente Asstra, “soprattutto in Italia, dove il settore ha subito nel 2011, oltre il 10 per cento di riduzione delle risorse per l’esercizio: una mannaia che in alcune regioni ha raggiunto punte del 23 per cento ed oltre, come in Campania, e nel 2012 la situazione rischia di precipitare soprattutto in alcune zone del paese”.

“Sul versante investimenti – ha proseguito Panettoni – le manovre finanziarie hanno cancellato i fondi per l’acquisto di autobus e il nostro materiale rotabile su gomma (oltre 10 anni di anzianità) e su ferro (oltre 25-30 anni) è tra i più vecchi del continente. Una situazione inammissibile se si pensa che il settore potrebbe fungere da volano per rimettere in moto l’economia e invece abbiamo già assistito alla chiusura dell’unico impianto industriale che produceva autobus sul suolo nazionale.

Oggi più che mai il settore dei trasporti pubblici ha bisogno di scrollarsi di dosso l’immagine di settore industriale di secondo piano, poco capace di attrarre l’industria, ancora meno la ricerca, figuriamoci il business”.

“Il Salone di Parigi punta a stravolgere completamente questo quadro, dimostrando con la concretezza dei fatti che i trasporti collettivi a livello locale non solo possono essere una realtà industriale importante, in grado di indirizzare la ricerca e l’innovazione verso questo settore, ma costituiscono anche la chiave di volta per la crescita sostenibile delle città. E’ impensabile, infatti, continuare a sviluppare il nostro sistema occidentale di vita senza operare una rivoluzione della mobilità, soprattutto a livello urbano, incentrata sul trasporto pubblico”.

“Una rivoluzione per limitare fortemente l’uso indiscriminato dell’automobile nei centri urbani, in cui lo spazio è diventato un bene prezioso per non parlare del problema ambientale, e spostare fette considerevoli del mercato della mobilità verso il trasporto collettivo. Mettere quest’ultimo al centro di un sistema integrato di trasporti. Creare una catena virtuosa di mobilità che passi attraverso: un solido, esteso, efficace ed efficiente sistema di trasporti pubblici; il moto individuale (camminare fin che si può); la bicicletta; i servizi a chiamata; il car sharing e, perché no, anche l’automobile. Questi sono i nostri principi ed obiettivi – ha concluso Panettoni – in quanto associazione nazionale dei trasporti pubblici, questi stessi obiettivi abbiamo riconosciuto nel progetto di Parigi” .

Publicato da AA il giorno 21/5/2012 alle ore 15:06



ASSTRA: IX Convegno nazionale. Cattaneo benefici per 145 mln con nuova legge regionale

(FERPRESS) – Desenzano, 23 MAG – *Dagli inviati FerPress a Desenzano:* Con il saluto di rito del Presidente Asstra, Marcello Panettoni, sono stati aperti i lavori del IX Convegno dell’associazione delle imprese del trasporto pubblico locale.

Successivamente Oscar Calaprice, Direttore Generale della Gestione Governativa della Navigazione sui Laghi, ha illustrato l’attività di trasporto della società sui tre grandi laghi italiani: Garda, Como e Maggiore. Con una flotta di 96 navi e 700 dipendenti viene svolto un servizio di trasporto pubblico locale rispondendo alla forte domanda di pendolarismo che si svolge anche sulla parte svizzera del lago Maggiore raggiungendo un coefficiente di servizio dell’1,47 per cento. Tutte le motonavi sono in classe RINA e Calaprice ha sottolineato l’alta qualità del servizio offerto. Successivamente dopo i saluti dell’assessore ai trasporti della Provincia di Brescia Gherardelli, è intervenuto Gianni Scarfone, Presidente di Asstra Lombardia, che si è soffermato in particolare sulla nuova legge regionale varata dalla Lombardia recentemente e che punta su una diversa articolazione dei bacini di trasporto nel numero di 5 riducendo la frammentazione attuale, sulla costituzione di Agenzie di bacino coincidenti con i 5 Ambiti Territoriali ricercando l’integrazione fra le diverse competenze, individua il tema dei costi standard per l’attribuzione delle risorse, disciplina il periodo transitorio prorogando i contratti di servizio in essere, e poi si pone il tema della programmazione tra le ferrovie regionali e il TPL locale oltre a porre il tema dell’integrazione tariffaria. Questi gli aspetti innovativi che la nuova legge ha individuato “anche se rimane – ha sottolineato Scarfone – il tema delle risorse per i contratti di Servizio che scadranno a fine 2012”.

Il rischio della diminuzione delle risorse pubbliche verso il settore è quello di raggiungere le 2 cifre e non basteranno i tagli e gli aumenti tariffari già effettuati quest’anno, non basteranno gli efficientamenti e le integrazioni, in questa situazione sarà difficile migliorare il servizio. Scarfone concludendo ha auspicato che a distanza di 15 anni venga aggiornata la 422, superando alcune ambiguità e individuando la via italiana alla modernizzazione del settore.

A conclusione della prima parte della giornata è intervenuto l’assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo, che ha ripreso il tema della riforma regionale approvata recentemente indicando in 145 milioni il risparmio che si otterrà con la nuova regolamentazione su un miliardo di contributi pubblici ricevuti dallo Stato. Cattaneo ha auspicato che il percorso di liberalizzazione sia un percorso realizzato con intelligenza per abbandonare il “modello albanese” fin qui perseguito nel settore del trasporto pubblico, e la riforma approvata dalla Regione Lombardia è stata approvata con l’intento di mettere in competizione bacini più appetibili di dimensione adeguate per popolazione e per km prodotti, ottimizzando anche reti e orari.

“Proprio stamane – ha sottolineato l’assessore – abbiamo approvato in Regione le linee guida per le 5 Agenzie che dovranno entro ottobre governare il sistema. Oltre al tema delle risorse che andranno individuate non più secondo la logica della spesa storica e all’impegno di continuare con le Conferenze del TPL che hanno visto partecipare confrontandosi positivamente istituzioni, imprese, lavoratori e associazioni dei consumatori, Cattaneo ha ricordato l’impegno a sviluppare un sistema unico tariffario e a puntare sulla mobilità sostenibile e sulla mobilità dolce al fine di riuscire a cambiare l’idea di mobilità che la cittadinanza, oggi a ragion veduta, ha nel proprio immaginario.

Visualizza intervento del [Presidente Asstra Lombardia, Gianni Scarfone](#),



e quello dell’[assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo](#),



Publicato da LG il giorno 23/5/2012 alle ore 13:33



ASSTRA: Cattaneo, per il mercato dei trasporti serve un modello di concorrenza italiano

(FERPRESS) – Desenzano, 23 MAG – “Il trasporto pubblico locale è di fronte ad un bivio, da cui dipende il futuro del sistema”. Ha esordito così l’assessore ai trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo, intervenendo alla sessione di apertura del convegno nazionale ASSTRA, che si sta tenendo a Desenzano da oggi fino al 25 maggio.

Un bivio a cui si è data una risposta in Lombardia con la recentissima legge regionale che riscrive le regole per il settore dei trasporti pubblici locali. Una legge, quella per il TPL lombardo, dalla cui applicazione si attendono benefici per complessivi 145 milioni di euro, come ha spiegato Cattaneo.

L’assessore si è detto molto soddisfatto del lavoro di concertazione e confronto messo in atto in Lombardia tra tutti gli attori del sistema a cui si deve il risultato della nuova legge regionale per il TPL. Una legge che potrebbe fungere da modello virtuoso utile a tutto il sistema dei trasporti pubblici locali del paese.

Che di una strada tutta italiana per portare fuori dalle secche i trasporti pubblici locali ci sia estremo bisogno è una certezza per l’Assessore. Guai, secondo Cattaneo, ad applicare tout court i modelli di gestione adottati all’estero. Tutti, se visti da vicino, hanno delle negatività ma soprattutto il modello inglese di concorrenza nel mercato, sarebbe disastroso

se applicato in casa nostra. Impressionanti sono i risultati negativi registrati in UK con la deregolamentazione del sistema di trasporto pubblico, dove i cittadini sono stati chiamati a pagare un prezzo altissimo e la qualità del sistema è crollata.

Il modello lombardo affonda le radici, ha spiegato l'assessore Cattaneo, in una considerazione da tempo di crisi "navigare controvento si può, a volte si deve. La difficilissima situazione del settore potrebbe addirittura diventare una occasione di svolta per questo settore. Ma è necessario dire no al passato fondato sulla filosofia del monopolio pubblico a difesa di una idea sbagliata del contenuto sociale del servizio e cambiare rotta."

In Lombardia si sta cercando questa rotta, oggi sfociata nella nuova legge regionale che dovrebbe dare risorse certe e investimenti al settore a fronte di efficientamenti, anche importanti, richieste alle imprese.

Publicato da RED il giorno 23/5/2012 alle ore 16:50



ASSTRA: servono 7,5 miliardi per riportare l'età media del parco a livelli europei

(FERPRESS) – Desenzano, 24 MAG – E' stata presentata oggi a Desenzano un'analisi, condotta da ASSTRA e



Hermes, sullo stato dell'arte e sulle tendenze evolutive del parco degli autobus utilizzati per il TPL, sia in ambito urbano, che extraurbano, fotografando una panoramica della flotta del parco mezzi delle imprese ASSTRA dal 2006 al 2011.

Da quest'indagine emerge con chiarezza che lo sforzo di ammodernamento delle flotte si è arrestato causa la mancanza di finanziamenti pubblici. Sarebbero necessari, invece, all'incirca 7,5 miliardi di euro per rilanciare il piano di ammodernamento dei mezzi adibiti al TPL.

Questa la principale denuncia che emerge dallo studio, che oltre a mettere a fuoco la suddivisione per fonti di trazione (gasolio,metano,elettrici,etc.) dedica una sezione specifica sui livelli di emissione dei mezzi di trasporto.

Sono state 75 le aziende che hanno compilato i questionari relativi al quinquennio analizzato. Dette aziende sono ripartite equamente sul territorio nazionale e producono un miliardo di chilometri l'anno, trasportando circa 2,3 miliardi di passeggeri annui e fatturano oltre 5 miliardi di euro impiegando circa 70 mila addetti.

Dall'analisi emerge che nel periodo considerato il parco mezzi diminuisce dell'0,6 per cento, si allarga invece la presenza dei bus a metano ormai sopra il 10 per cento del parco, ma il dato più preoccupante è l'innalzamento dell'età media del parco mezzi: infatti nei cinque anni analizzati essa è aumentata di un anno raggiungendo quasi l'età di 11 anni, mentre in Europa tale dato si attesta sui 7 anni.

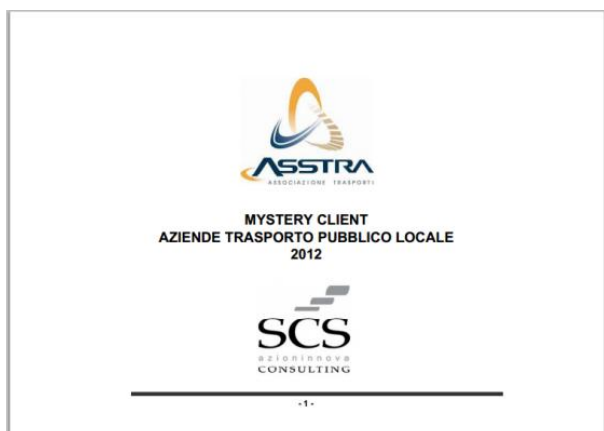
[Visualizza lo studio integrale](#)



ASSTRA: presentata l'indagine sulla qualità del servizio TPL. Emerge regresso

(FERPRESS)- Desenzano 24 MAG- Giudizio abbastanza severo sul servizio offerto dalle aziende del TPL quello che emerge dall'indagine SCS su Mystery Client. I giudizi presentati oggi al IX Convegno di ASSTRA, che saranno discussi con le singole aziende, evidenziano appunto un giudizio generale che non giudica positivamente il servizio, anche se articolato per singole voci.

Infatti migliorano sia i punti vendita che i siti web, probabilmente per politiche di maggior attenzione verso la clientela. Mentre un settore critico è quello relativo alla comunicazione; ma è la fermata che rappresenta, soprattutto nell'extraurbano, un dato fortemente negativo. Dall'indagine emerge che le aziende migliori sono al centro nord e sono anche quelle di medie dimensioni. Di seguito presentiamo la metodologia seguita per l'indagine.



[MYSTERY CLIENT AZIENDE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2012](#)



ASSTRA: Avanti c'è posto per fare le gare, ma con quali regole ancora nessuno lo sa

(FERPRESS) – Desenzano, 24 MAG – Chiare, nette e opposte visioni sulla liberalizzazione dei servizi TPL, sulle gare e sui contratti di servizio in uno scambio di battute tra i capi azienda di Trenord (Biesuz) e Arriva (Piuri), in avvio della tavola rotonda “Avanti, c'è posto”, che affronta il tema delle gare sul TPL e delle norme contenute nella Legge “Cresci Italia”.

“Come è possibile – dice Giuseppe Biesuz – che un governo presieduto da un economista della Bocconi e con un ministro che è stato a capo di una grande banca – abbia proposto e fatto approvare un provvedimento completamente sbagliato? Hanno fatto un errore madornale – dice ancora – togliendoci la continuità aziendale perché non avremo più i contratti di servizio 6+6, ma solo di sei anni”.

Va benissimo il provvedimento Cresci Italia – gli risponde immediatamente Marco Piuri – perché il governo Berlusconi, con l'escamotage del 6+6 fece un provvedimento che garantiva alle aziende, e principalmente a Trenitalia gli aiuti di Stato.

E chi potrà partecipare alle future gare: anche qui i due manager hanno ben diverse impostazioni sulla dimensione delle aziende e, quindi, sulla questione dei lotti (piccoli o grandi) da mettere a gara.

“Non è vero che piccolo è bello, dobbiamo accorpare, come abbiamo fatto noi – dice Biesuz – che può snocciolare i positivi risultati della sua gestione di Trenord.

“Storie – gli risponde Piuri – troppo spesso le grandi aziende fanno inefficienza. Il nostro modello organizzativo garantisce alle aziende del gruppo la possibilità di fare efficienza. E in questo quadro la liberalizzazione può e deve essere un elemento in grado di riformare il settore, facendo spendere meno soldi pubblici”. Ma, dice ancora Piuri, dobbiamo riaprire il tema dei costi standard. Questo deve diventare il primo punto all'ordine del giorno.

Certo sarà difficile trovare un terreno comune di raffronto se, come dice Biesuz, nel settore del trasporto pubblico su ferro il raffronto dei km operati per addetto tra DB/Arriva e Trenord è impressionante: 19mila km l'anno percorsi i primi, 9mila km i secondi. E se queste saranno, in futuro, le basi per affrontare le gare le aziende italiane non avranno alcuna possibilità di competere.

Publicato da AAR il giorno 24/5/2012 alle ore 13:12



ASSTRA: forti critiche ai provvedimenti governativi sulle liberalizzazioni

(FERPRESS) – Desenzano, 24 MAG – “Si sta scardinando il meccanismo costituzionale che prevede il diritto alla mobilità” così Alfredo Peri presidente di Federmobilità e, contestualmente, con questa situazione, stiamo ammazzando le filiere industriali di questo settore.

Inoltre con la costituzione dell’Authority dei trasporti si sottraggono competenze alle regioni .Si ha quasi l’impressione, ha proseguito l’assessore emiliano intervenendo alla tavola rotonda “Avanti c’è posto” organizzata dall’ASSTRA, che solo una concezione di tipo accademico scientifico ha prodotto le norme che dovrebbero introdurre la concorrenza nel settore dei trasporti.

A questo intervento fa eco Marcello Panettoni presidente di ASSTRA sottolineando il fatto che le aziende sono pronte per la concorrenza per il mercato e non nel mercato. Anche lui sostiene che il provvedimento governativo è assurdo per come è congegnato, infatti non tiene conto che le tariffe non ripagano assolutamente i servizi erogati.

Peraltro, ha proseguito Panettoni, a 15 anni dalla legge 422 sono state avviate molte iniziative nella logica della concorrenza con processi di efficientamento concreti. Lo schema proposto dal governo è un non senso economico e industriale.

In particolare Panettoni ha chiesto regole certe, risorse programmate e ammortizzatori sociali per l’efficientamento.

Nella tavola rotonda è poi intervenuto Sergio Vetrella Coordinatore della commissione infrastrutture della conferenza Stato Regioni che ha criticato anche lui l’impianto governativo aggiungendo che se non si conoscono i flussi non si può assolutamente avviare un ragionamento programmatico e per questo servirebbe dotare il paese di bigliettazione elettronica cosa appunto che consentirebbe di operare in maniera ottimale nella definizione dei bacini e il bacino ha un senso dal punto di vista di ottimizzazione della rete integrando i servizi.

Publicato da LG il giorno 24/5/2012 alle ore 13:40



ASSTRA: IX Rapporto sulla mobilità urbana in Italia. Carminucci, individuare altre forme di mobilità

(FERPRESS) – Desenzano, 24 MAG- “All’ombra della crisi” questo il titolo del IX rapporto sulla mobilità urbana presentato oggi da Carlo Carminucci (ISFORT) al Convegno dell’ASSTRA. La ricerca si impernia, ha sottolineato Carminucci, su un lavoro che ha monitorato la domanda e l’offerta della mobilità nel paese, oltre a uno specifico focus sulla mobilità sostenibile in ambito europeo.



E soprattutto emerge, da questa specifica analisi su 343 città in 25 paesi del continente, che l’auto non domina ovunque nelle altre città europee, in particolare in Germania, in Belgio e in Svezia. Questo è un esempio di “altra” mobilità che va perseguita anche nel nostro paese; infatti esistono forme di mobilità alternativa che riducono al 50% gli spostamenti in auto privata essendo privilegiati in questi paesi gli spostamenti su bici e sui mezzi pubblici. Passando all’analisi della domanda in Italia si evidenzia un crollo degli spostamenti della domanda di mobilità complessiva (-14%), anche se il TPL, in un arco di tempo di 5 anni, ha fatto registrare un incremento del 35%, ma l’auto privata è sempre dominante, con una quota che sfiora l’80% degli spostamenti.

Il tasso di motorizzazione in Italia vede 61 automobili ogni 100 abitanti, questo dato si confronta con una media di 50 auto in sede europea. Interessanti invece sono gli spostamenti su rotaia nelle grandi città che si attestano al 40%, mentre, pur se lievemente, cresce l’intermodalità oggi al 7%.

La mobilità è in ripresa nella componente urbana, ma anche nella componente extraurbana, dove il guadagno di *split* modale è stato addirittura superiore: gli spostamenti con mezzi pubblici pesano nel 2011 per il 14,8% contro il 13,9% del 2010 e l’11,3% del 2009.

Analizzando i dati del 2010, l’offerta di trasporto pubblico locale svolto in ambito prevalentemente urbano, espressa in termini di vetture-km, ha mostrato a livello medio nazionale una sostanziale stabilità rispetto al

2009, con una lieve diminuzione identificabile in particolar modo nelle aziende operanti nel Sud e nelle Isole.

Per il 2011 si stima un decremento dell'offerta chilometrica che varia tra il 5 e il 10%. Ciò è dovuto agli effetti dei tagli di risorse pubbliche operati dalle Regioni in seguito all'entrata in vigore dei provvedimenti di finanza pubblica, tesi al contenimento delle spese. Infatti la riduzione chilometrica si può considerare direttamente proporzionale alla contrazione dei contributi pubblici per il finanziamento dei servizi di trasporto. E, su questa specifica contrazione dei fondi pubblici, Carminucci ha presentato un'indagine su come i cittadini hanno avuto conoscenza dei tagli e della loro preoccupazione per l'aumento delle tariffe.

Scarica il documento [Sintesi Mobilità Urbana 2012](#)

Pubblicato da LG il giorno 24/5/2012 alle ore 14:56



ASSTRA: Tavola rotonda sull'efficienza energetica nel TPL. l'indagine Hermes e il caso DST

(FERPRESS) – Desenzano, 24 MAG – Di seguito diamo conto per i nostri lettori della ricerca effettuata da Hermes sull'efficienza energetica nel trasporto pubblico locale e la presentazione su come si possono influenzare gli stili di guida per ridurre i consumi.

[Efficienza Energetica – Hermes](#)



Il caso



[DST convegno ASSTRA 2012 \[modalità compatibilità\]](#)



ASSTRA: aspetti giuridici attuali coerenti o contraddittori rispetto al percorso legislativo fatto negli anni?

(FERPRESS) – Desenzano, 25 MAG – Liberalizzazioni o privatizzazioni, concorrenza nel mercato o per il mercato? Su questi temi si è aperta a Desenzano la tavola rotonda “*De legi-bus*” sugli aspetti normativi che regolano il settore del trasporto pubblico locale coordinata dal presidente ATM Bruno Rota che ha ricordato il lavoro fatto dall’azienda milanese anche su altri mercati.

Guido Del Mese, direttore generale di ASSTRA, ha ripercorso l’evoluzione del quadro legislativo che solo con la Legge 422 del ‘97 ha consentito una lettura chiara del settore e che prevedeva l’avvio di liberalizzazioni con la trasformazione delle aziende TPL in società per azioni, azione che aveva come obiettivo di portare sul mercato quote delle stesse.

Purtroppo le regole che vengono applicate alle società per azioni non sono gestibili dalla classe politica locale e questo ha creato una terribile criticità.

“A tutto questo si aggiunge – ha sottolineato Del Mese – il ruolo e le competenze di Province e Comuni che sono enti locali e il ruolo delle Regioni che sono enti territoriali. Per non parlare che le nostre norme devono tener conto anche della legislazione europea”.

“Le gare nel settore ferroviario rappresentano un passo positivo “ dice Andrea Pozzoli della Autorità garante della Concorrenza “rispetto agli affidamenti diretti a Trenitalia. Anche se ho qualche perplessità se la costituzione di un gestore unico per le gare regionali sia una vera opportunità per il mercato”.

Sia Stefano Pozzoli che Mario Sebastiani sottolineano comunque che la definizione del bacino ottimale (i cosiddetti ATO) si presta a molte ambiguità perché c’è il rischio che si vada verso lotti sopra provinciali, che non richiedono giustificazioni, o meglio lotti regionali che rappresentano oggettivamente una barriera alla concorrenza .

Tullio Tulli, direttore generale ANAV, sottolinea che non si è affatto all’anno zero perché nel settore le gare si stanno facendo, è aumentata l’efficienza , la rete è stata razionalizzata, la politica e il sindacato hanno fatto un passo indietro ma soprattutto si è sviluppata la collaborazione pubblico-privato.

Pubblicato da LG il giorno 25/5/2012 alle ore 12:00



ASSTRA, ultima discussione: risorse ed accise, efficientamento costi, razionalizzazione produzione

(FERPRESS) – Desenzano, 25 MAG – Coordinata da Massimo Nitti, direttore generale di Ferrotramviaria, la seconda tavola rotonda organizzata da ASSTRA sugli aspetti economici e gestionali delle aziende, è iniziata con la presentazione di Emanuele Proia di un quadro strutturale sull’andamento e disponibilità delle risorse.

Roberto Barbieri amministratore Delegato di GTT intervenendo ha sottolineato che il quadro economico non può che essere peggiore e quindi le aziende devono lavorare sui fattori endogeni per andare verso gestioni normali e che questo va fatto mettendo fuori la politica e non sottoscrivendo coi sindacati accordi inaccettabili.

In merito alla vendita del 49 per cento di GTT, ma più in particolare sui processi di dismissione, Barbieri pone l’interrogativo su quale politica industriale si porti avanti nel paese per favorire la crescita del settore del TPL. E la

risposta che lui si da è che bisogna far sì che gli investitori istituzionali favoriscano processi di aggregazione.

“E’ assolutamente necessaria la riscrittura definitiva delle regole per il settore – dice Ennio Cascetta professore napoletano ed ex assessore –, con un aggiornamento della Legge 422”.

“La crisi che ci troviamo ad affrontare in questi mesi è importante e basta ricordare alcuni dati che emergono da una ricerca dell’ACI che tra qualche settimana verrà resa nota: quest’anno il trasporto privato è diminuito del 15 per cento e nei primi due mesi dell’anno in autostrada si è visto un calo del 10 per cento dei passaggi”.

Ed ancor più grave un altro fatto – dice sempre Cascetta – è che “siamo di fronte ad un calo del 9 per cento delle accise sul carburante, quelle accise che costituiscono parte determinante del finanziamento del TPL”.



Forse le aziende saranno in grado di produrre efficientamenti per ridurre i costi di esercizio del 10 per cento, e ancora saranno in condizione di aumentare del 10 per cento le tariffe. Questi due dati – calcola Casetta – ci metteranno, più o meno, in linea con le aziende europee. Ma rimane fuori il discorso del finanziamento, per cui sono necessarie risorse certe, che non ci saranno mai se non a fronte di un grande progetto politico, che veda la mobilità nelle città (dove in tutta Europa si produce il 70 per cento della ricchezza) al centro dell'attenzione delle forze di Governo”.

Passi in avanti se ne sono fatti, e proprio ieri Carlo Tosti, Amministratore Delegato di ATAC, aveva annunciato un fatto assolutamente nuovo per la capitale, l'aumento della velocità commerciale da 13,2 a 15 km all'ora del TPL romano.

[Visualizza la relazione DeDati-bus](#)

Pubblicato da RED il giorno 25/5/2012 alle ore 14:49



ASSTRA: chiude Controvento. Panettoni, da Governo regole, da aziende saggezza pro-competitività

(FERPRESS) – Desenzano, 25 MAG – Dobbiamo andare controvento, e attrezzarci a resistere. Marcello Panettoni, tira le somme della tre giorni di Desenzano del Garda e non nasconde ai dirigenti del TPL italiano le difficoltà che essi hanno di fronte: “Già ci sono aziende fallite o quasi chiuse, poi ci sono quelle messe in vendita e che diventeranno straniere, e solo pochissimi tra di noi possono dirsi tranquilli”.

“Da parte del Governo ci si chiede di diventare efficienti in un sistema in cui le tariffe non sono determinate da noi, poi ci si dice che dobbiamo fare le gare ma poi ci chiedono di mantenere i livelli occupazionali”.

Ed in una situazione economica del Paese in cui la coperta sembra essere sempre più corta, “come potremmo fare a gestire le aziende – si chiede il presidente ASSTRA – visto che i nostri servizi stanno sul mercato. Quali condizioni ci sono garantite dagli azionisti per stare sul mercato, e con quali regole?”

Guardano con invidia i vicini del TPL francese i manager italiani. “La legge francese che regola il settore – dice Panettoni – è dell’81. Ha certamente avuto qualche aggiornamento, ma le regole sono quelle e non si sono cambiate in trent’anni. Nessuno ha mai pensato di cambiare le misure del campo dove i soggetti giocano la loro partita, né tanto meno cambiare il numero dei giocatori in campo”.

E da noi? Leggi e regolamenti che si sovrappongono, incertezza nelle risorse.

E dalla nostra parte, si chiede il presidente ASSTRA “tutto va bene? Non abbiamo responsabilità? Non dobbiamo cambiare?”

“Penso – e conclude – che nelle nostre aziende dobbiamo recuperare un po’ di saggezza pro-competitività e darci da fare per migliorare l’efficienza e la qualità e premere sui nostri azionisti perchè ci consentano di lavorare meglio”.

Nel fondo dei tre giorni, ripetuta dalla gran parte dei relatori una esortazione al Governo, ma anche alla politica ed al Paese: se la ricchezza, in tutta Europa, si crea nelle grandi aree urbane, perchè non considerare il TPL una risorsa essenziale, perchè non investire per migliorare quantità e qualità. Senza servizi pubblici efficienti, considerati spesso un peso, o addirittura residuali per la società nel suo complesso, non andremo da nessuna parte.

E la crisi di questi mesi, con il trasferimento di consistenti fette di traffico dal privato al pubblico, è un’occasione irripetibile per fare un balzo in avanti.

Pubblicato da AAR il giorno 25/5/2012 alle ore 19:14