

Tpl: il ritardo dello Stato costa oltre 60 mln di euro l'anno. La mobilità in Italia? Insostenibile. Le aziende di tpl indebitate con le banche per milioni: lo sostiene Asstra

Secondo i dati illustrati dal presidente ASSTRA, Panettoni, la voragine economica del tpl è ascrivibile a criticità economiche strutturali che il settore si trascina irrisolte da anni. Criticità documentate dal confronto della crescita delle entrate e la crescita dei costi per la produzione del servizio. I ritardi nell'erogazione dei finanziamenti alle aziende di trasporto pubblico locale, pesa sui bilanci delle aziende per oltre 60 milioni di euro all'anno. E' quanto ha affermato, il presidente dell' ASSTRA, Marcello Panettoni, ieri denunciando lo scarso interesse del Governo per un settore che ha bisogno di un piano di investimenti a lungo termine di circa 20 miliardi.

"Sono oltre 60 i milioni di euro che ogni anno transitano dal comparto dei trasporti pubblici locali - un settore che conta 1.100 imprese, dà lavoro a 116.500 persone, sposta 15 milioni di passeggeri al giorno e produce 1,9 miliardi di Km all'anno - verso il settore bancario sotto forma di interessi passivi per prestiti con le banche che le aziende di trasporto sono obbligate a fare per pagare gli stipendi o fare il pieno di gasolio in attesa di vedersi accreditare i contributi dovuti dalle amministrazioni pubbliche dello Stato e delle Regioni. Una cifra che pesa come un macigno più del valore monetario intrinseco perché sta lì a testimoniare una inefficienza insensata. I debiti delle aziende di trasporto pubblico, infatti, bene o male finiscono sempre per pesare sulla finanza pubblica, cioè sulle tasche dei cittadini. Il cane che si morde la coda insomma".

La denuncia di Marcello Panettoni arriva in coincidenza con la settimana europea della mobilità sostenibile.

"Un' iniziativa europea encomiabile e importante, secondo Panettoni, ma che in Italia rischia di essere compresa solo da una nicchia ristretta di ecologisti. Difficile parlare di sostenibilità degli spostamenti in un paese in cui non si danno alternative vere, di sistema, all'uso indiscriminato dell'automobile privata. E l'unica alternativa reale sarebbe fornire l'Italia, e soprattutto le aree urbane, di un servizio di trasporti pubblici capillare, esteso, efficiente, con una rete infrastrutturale robusta".

Ma le grandi città italiane hanno una dotazione infrastrutturale di rete metropolitana ben al di sotto delle necessità e nel confronto con le grandi città europee, rappresentano il fanalino di coda. Londra, Mosca e Madrid hanno 12 linee metro lunghe rispettivamente: 408 km, 278 km e 228 km. Parigi copre 218 Km con ben 16 linee metro, Milano di linee ne ha 3, lunghe in tutto 74,6 Km. Roma e Napoli solo 2 linee metro, lunghe rispettivamente 36,6 Km e 28,9 km.

Peggio di Atene che di metro ne ha 3, lunghe 52 Km.

Stime prudenziali di ASSTRA indicano in quasi 20 miliardi di euro il montante finanziario necessario per completare i programmi di infrastrutturazione urbana su rotaia del paese.

Altrettanto difficile la situazione del parco mezzi di trasporto. Dopo qualche anno di flessione costante infatti, l'età media degli autobus ha ricominciato a salire, arrivando a toccare la media di 8,1 anni contro quella europea di 7 anni.

Panettoni addebita questo stato di cose alla "mancanza di una politica di investimenti sul lungo periodo ed all'assenza di una visione industriale strategica senza la quale è difficile capire quali sono i benefici che

deriverebbero da una politica di investimenti espansiva. Solo per citarne alcuni: benefici ambientali, risvolti economico occupazionali, ricadute industriali".

"I 60 milioni regalati alle banche, 60 secondo la nostra stima ma probabilmente sono molti di più - prosegue Panettoni - non sono che la punta di un iceberg di inefficienze economiche che inghiottono bus, tram, metro e treni locali del paese. Un bel paese che rischia di restare a piedi se la politica non si deciderà a considerare il trasporto pubblico locale una risorsa importante e non un problema di cui liberarsi rapidamente". Secondo i dati illustrati da Panettoni la voragine economica del tpl è ascrivibile a criticità economiche strutturali che il settore si trascina irrisolte da anni. Criticità documentate dal confronto della crescita delle entrate e la crescita dei costi per la produzione del servizio.

Dal 2002 al 2007 i fondi regionali sono cresciuti in misura pari al 7,5% contro un'evoluzione del tasso di inflazione del settore trasporti riferito allo stesso periodo del 16,2% ed una produzione chilometrica (gomma ferro) che ha fatto registrare un 9%. Con specifico riferimento al trasporto ferroviario le risorse sono addirittura ferme ai valori del 2001 per un importo pari a 670 milioni di Euro. Tutto questo significa, tra l'altro, che le aziende hanno operato dei recuperi di efficienza notevoli perché con meno soldi hanno prodotto di più. "Con la legge finanziaria 2008 ci si aspettava una risposta concreta per risolvere i problemi economici del settore, ma così non è stato.

Solo per l'esercizio mancano all'appello, rispetto alle previsioni, ben 178, 7 milioni di euro, che le Regioni hanno trattenuto nelle loro casse piuttosto che erogarle, come previsto, in quelle delle aziende di tpl". "Con le innovazioni per il sistema di finanziamento introdotte dalla Finanziaria 2008 pensavamo di essere usciti dal tunnel dell'assistenzialismo economico per le nostre aziende, ma le cose stanno andando in modo completamente diverso da quanto s'era previsto e non solo sperato".

Nelle intenzioni infatti, questa legge avrebbe dovuto:

- definire un sistema di finanziamento aggiuntivo per il TPL - alimentato con l'accisa sul gasolio - adeguato, dinamico nel tempo e premiale;
- destinare le nuove risorse in via diretta ed esclusiva al TPL;
- sostenere il tpl consentendo di ricondurre il tema dei rinnovi contrattuali nel suo alveo naturale, senza andare a battere cassa dal governo o chi per esso;
- infine, fornire al settore risorse aggiuntive pari ad oltre 500 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010.

E invece la fonte di finanziamento scelta (gettito accisa sul gasolio), a causa di una diminuzione dei consumi - nei primi 7 mesi del 2009 sono scesi del 4,4% - si è rivelata più bassa rispetto alle previsioni iniziali (-20 milioni di euro).

L'entità delle risorse è stata erosa dal recupero delle risorse da parte delle Regioni (- 85 milioni di euro); la maggior parte delle Regioni ha stanziato nei bilanci regionali importi più esigui rispetto alle risorse aggiuntive previste, lasciando incertezze in merito alla copertura degli oneri dell'ultimo contratto CCNL.

"Di grida di allarme ne abbiamo lanciate tante, ma adesso basta, anche perché più che denunciare delle realtà di fatto non possiamo fare. Speriamo che chi ha il compito di prendere delle decisioni per il paese in tema di politica dei trasporti lo faccia".

Così si è espresso Panettoni che ha concluso la conferenza con uno spiraglio sul futuro presentando la campagna di comunicazione che ASSTRA realizza quest'anno in occasione della settimana della mobilità sostenibile.

"CREA UN ALTRO FUTURO TRASFORMA IL PRESENTE" è il motto contenuto nel volantino inviato

a tappeto a tutti gli uomini della politica che hanno incarichi istituzionali a livello nazionale e locale e che, quindi, hanno il potere-dovere di decidere quale politica di sviluppo dei trasporti adottare in Italia. Il volantino è un vero e proprio messaggio promozionale che mette in evidenza il valore ambientale ed il peso economico del servizio di trasporto pubblico facendo emergere i benefici che genera un investimento in questo settore. La campagna inoltre attraverso un semplice rimando a contattare ASSTRA vuole garantire alle Istituzioni locali e nazionali un supporto per le loro politiche di trasporto.

