

Bus e tpl: é il momento delle trasformazioni strutturali. Allarme per l'assenza di finanziamenti sul rinnovo delle flotte.

Verona. Inaugurati ieri Bus & Bus Mobility Business e Regional Transport Day

E' il momento delle trasformazioni strutturali per uscire da questo periodo difficile, diversi e più forti. E' questo l'obiettivo annunciato nel corso della tavola rotonda di inaugurazione, ieri mattina a Veronafiere, di Bus & Bus Mobility Business 2009, il salone specializzato dedicato al mondo dell'autobus, e di Regional Transport Day, il forum mondiale sul trasporto pubblico regionale.

«Verona per quattro giorni diventa la capitale europea del trasporto passeggeri su gomma - ha sottolineato il presidente di Veronafiere Ettore Riello - e siamo ben contenti di contribuire allo sforzo degli operatori del settore per elaborare soluzioni e contenuti innovativi in un momento così delicato».

Un concetto ribadito anche dall'assessore alla mobilità del comune di Verona Enrico Corsi «Noi crediamo nell'innovazione, tanto è vero che stiamo per realizzare il progetto di un filobus di nuova generazione per la nostra città. Dobbiamo dare ai viaggiatori mezzi tecnologicamente avanzati e immediatamente identificabili come nuovi grazie anche ad un design moderno e gradevole».

«Verona è una ottima occasione per focalizzare la nostra attenzione sul trasporto pubblico nelle città medie e piccole - ha argomentato Hans Rat, segretario generale di Uitp, l'associazione mondiale delle imprese di trasporto pubblico - perché normalmente l'attenzione è concentrata sulle metropoli. Invece il trasporto pubblico nelle aree regionali e nelle piccole città ha grandissimi margini di miglioramento. Come Uitp vogliamo raddoppiare la quota di Tpl nei prossimi 15 anni. Un obiettivo che non è una utopia ma un traguardo raggiungibile, come dimostra l'impegno in questa direzione di molte città nel mondo a partire da Vienna, Madrid, Londra solo per citarne alcune. Per avere città migliori, serve una visione a lungo termine, e il Tpl fa parte di questa visione».

«Come si trasforma il Tpl per superare le difficoltà del settore? - si è chiesto Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione italiana delle aziende locali di trasporto pubblico -. La risposta è più qualità e più quantità attraverso un cambio strutturale del settore. Una necessità non solo per ragioni ambientali: la congestione nelle 10 principali città italiane, tra code e tempo sprecato, costa 10 miliardi di euro l'anno, una cifra che a livello nazionale sale a 30 - 40 miliardi, sottolineo miliardi».

Panettoni ha lanciato quindi un allarme preciso «Il Tpl non è una attività residuale e non può essere considerato solo un servizio sociale per i meno abbienti, ma è un elemento fondamentale della competitività del nostro sistema produttivo. E' un investimento non una spesa. Bisogna aumentare le quote di trasporto del Tpl, ma chiediamo di non essere lasciati da soli in questa battaglia. Governo e Regioni sono i termini di riferimento istituzionali ai quali dobbiamo fare un appello: al primo compete una politica di sostegno al settore, alle seconde la responsabilità dell'organizzazione del settore. Nel nostro paese sono due anni che non si mette un euro a favore del trasporto pubblico su gomma. Non si possono fare riforme e cambiamenti senza risorse finanziarie».

Una considerazione condivisa anche da Enrico Vassallo, presidente del Gruppo Autobus di Anfia, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica: «Negli ultimi tre anni abbiamo assistito al crollo del settore degli autobus per il Tpl, quelli finanziati: - 70 per cento; da 2.500 – 3.000 veicoli venduti siamo scesi a 1.000 – 1.100 e nel 2010, se non cambiano le politiche di finanziamento del settore, scenderemo sotto i 1.000. La cosa più drammatica è che continua il trend negativo anche degli ordini. In Italia abbiamo una età media degli autobus di 13 anni, contro i 6 della Francia, e questo vuol dire che circolano mezzi vecchi di 22 - 25 anni, con costi di manutenzione nell'ordine di 10-15mila euro l'anno, dieci volte quelli di un bus moderno. Nel 2013 saranno obbligatori gli Euro 6, il cui sviluppo all'industria del settore costa 1 miliardo di euro. Il paradosso è che la legge giustamente ci obbliga oggi a vendere veicoli Euro 5 quando almeno 40mila autobus in circolazione sono euro 0 ed euro 1. Il rinnovo è un bene per tutti. Bisogna trovare presto nuove soluzioni perché così il sistema sta collassando».

