

Asstra «La Commissione trasporti dimentica la sicurezza per i pendolari che non viaggiano Trenitalia»

Stupore Asstra verso l'approvazione in Commissione Trasporti alla Camera del ddl per la concessione di un contributo per il rinnovo di materiale rotabile.

"Siamo sbalorditi nell'apprendere dell'iniziativa parlamentare in corso d'opera al cui capolinea ci potrebbero essere per Fs ben 4 miliardi e mezzo di Euro. 300 milioni l'anno per 15 anni per rifare il look al parco rotabile di Trenitalia quando lo Stato non trova i soldi per mettere in sicurezza l'infrastruttura ferroviaria regionale del paese! Infatti sono anni che mancano all'appello 1,8 miliardi di euro per fare questa operazione essenziale su tutta la rete ferroviaria regionale e locale. Come se i pendolari che usano quotidianamente i treni non marchiati Trenitalia fossero figli di un Dio minore e per questo possono impunemente restare esposti al rischio incidente ferroviario con una tollerabilità maggiore. Eppure lo Stato sembrava tenerci alla sicurezza dei suoi cittadini, di tutti, quando a suo tempo ha emesso il decreto che impone alle imprese ferroviarie di mettere in sicurezza i binari ed i treni che ci corrono sopra. Chi lo spiega agli italiani perché le risorse per fare questo sono state trovate e spese ma esclusivamente per il monopolista nazionale dei binari?".

Così si esprime Marcello Panettoni, presidente dell'ASSTRA, l'associazione nazionale che riunisce le imprese di trasporto pubblico urbano e locale e tutte le ferrovie regionali italiane ad eccezione di Trenitalia, commentando la notizia che la IX Commissione trasporti della Camera ha approvato alcuni emendamenti al testo di un ddl (Atto Camera 2128 - presentato da 29 membri dell'opposizione) relativo alla concessione di un contributo 4,5 miliardi di Euro- 300 milioni di Euro annui per 15 anni) per la realizzazione di un programma per il rinnovo del materiale rotabile della società FS spa.

La copertura del provvedimento sarebbe assicurata attraverso l'aumento dell'aliquota di accisa sui carburanti pari a 10 centesimi di Euro. Il testo ora è stato inviato alle diverse Commissioni competenti in sede consultiva. Successivamente alla fase consultiva sarà dato mandato al presidente della IX Commissione per riferire in assemblea.

"Ed al nostro stupore si aggiunge l'amaro in bocca perché questa proposta approda in Commissione Trasporti all'indomani dell'audizione di ASSTRA ed ANAV sullo stato del trasporto pubblico locale - un settore che fa viaggiare ogni giorno 15 milioni di persone contro il milione e mezzo quotidiano di passeggeri Trenitalia - audizione organizzata per capire se siamo pronti in Italia per rispondere alle sfide della mobilità sostenibile come indica la Ue nel suo piano di Piano di Azione sulla mobilità urbana".

"Col presidente di Anav - conclude Panettoni - ci eravamo illusi di essere riusciti a trasmettere il senso dei problemi e della necessità di interventi urgenti, concreti, seri e puntuali per far marciare un settore su cui si regge la vivibilità delle città e la sostenibilità economica ed ambientale delle collettività. Per questo avevamo presentato in Commissione il quadro degli interventi necessari più urgenti ma evidentemente il nostro è stato un buco nell'acqua".

Al fine di raggiungere l'obiettivo di portare l'età media del parco mezzi su gomma ai livelli europei di 7

anni - avevano fatto presente Asstra e Anav in Commissione Trasporti - è necessario provvedere all'acquisto di almeno 26.000 autobus nei prossimi 7 anni, operando nel contempo rottamazioni ed alienazioni dei mezzi più obsoleti.

Le richieste delle due associazioni puntavano alla necessità di ottenere risorse specifiche:

- per oltre 6,5 miliardi di Euro da reperire sia dallo Stato, dalle Regioni, dagli Enti Locali che dalle stesse aziende in autofinanziamento;
- per l'adeguamento dell'età media del materiale rotabile delle ferrovie regionali ex articolo 8 del D.lgs 422/97 sono necessari per i prossimi 10 anni oltre 500 treni aggiuntivi e oltre 2 miliardi di Euro di investimenti.

Le datoriali inoltre ritengono:

- strettamente essenziale orientare una consistente quota di risorse all'innovazione tecnologica e alla ricerca propria del settore;
- necessario sviluppare dei piani di intervento di medio lungo periodo che, basandosi su un flusso di risorse certe stabili e durature, pongano le condizioni per la realizzazione di nuove linee metropolitane e tranviarie. Contestualmente devono essere sviluppati dei progetti di fattibilità nelle aree urbane che sono contraddistinte da una sostenuta domanda potenziale. Nei prossimi 10 anni sono pertanto necessari per il rifinanziamento della Legge 211 del 1992 e per la sicurezza ferroviaria contributi in conto capitale di 200 milioni di Euro annui.

Il settore del trasporto pubblico locale italiano si compone di quasi 1.100 aziende ripartite omogeneamente su tutto il territorio nazionale, le quali impiegano 116.500 addetti, producono 1,9 miliardi di chilometri annui, trasportano 15 milioni di passeggeri al giorno e fatturano oltre 8 miliardi di Euro. I mezzi di trasporto a disposizione delle aziende ammontano ad oltre 50.000 unità, di cui il 90% sono autobus ed il restante 10% rappresentano mezzi operanti su modalità ferroviaria (treni locali, metropolitane, tranvie), lacuale, lagunare ed impianti a fune.

Il contributo del settore dei servizi di trasporto sull'intera economia italiana è pari al 5,3%, ovvero sia rappresenta dopo le attività manifatturiere con il 20,6%, le attività mobiliari professionali ed imprenditoriali con il 18,7%, il commercio con il 13,6% e l'intermediazione monetaria e finanziaria con il 6,2% il quinto settore per valore aggiunto prodotto.

Il trasporto pubblico locale e regionale produce il 15% del valore aggiunto dell'intero comparto dei servizi di trasporto, incluso il trasporto merci.