

Il Tpl si prepara per il futuro Marcello Panettoni, presidente Asstra, parla delle prospettive del settore Il problema non è solo quello dei finanziamenti

Asstra, l'Associazione delle società e degli enti del trasporto pubblico locale, si accinge ad aprire a Bari, il 6 giugno, l'8° Convegno nazionale, che ha un titolo complesso quanto "meditato", "Trasporto pubblico locale: il futuro non è più quello di una volta. Cittadini, lavoro, imprese". Un convegno, quindi, che guarda non solo alla realtà di oggi, ma ai suoi sviluppi, al domani, coinvolgendo, appunto, tutto ciò che ha a che fare con il trasporto pubblico, ossia i clienti che lo usano, le imprese che lo governano, l'occupazione che generano. Temi particolarmente impegnativi, specie se visti attraverso la lente delle odierne dif fi coltà economiche. Di tutto ciò parliamo con il presidente dell'associazione Marcello Panettoni. Presidente, recentemente lei ha detto che le aziende del trasporto pubblico locale sono "tra l'incudine e il martello". Ci spiega il signi fi cato di tale affermazione. Abbiamo trascorso l'ultimo anno in maniera molto critica per effetto dei tagli che la fi nanziaria 2010 ha effettuato sul Tpl. Tagli che hanno rappresentato un terzo dell'intera manovra. Lo abbiamo trascorso nella precarietà e nell'incertezza. Oggi, che con fatica è stata recuperata una parte di questi fondi, ci troviamo a dover dare risposte, da un lato, a una domanda di servizio pubblico che sta crescendo fra i cittadini e, dall'altro, con minori risorse e con i costi che crescono, basta pensare al carburante. Dif fi cile essere più di così "tra l'incudine e il martello". La situazione non è migliorata con l'accordo del 16 dicembre scorso tra governo e Regioni e il "recupero" dei famosi 425 milioni di euro? La vicenda dei tagli è durata a lungo. Senza risposte e senza chiarezza. Di conseguenza molte Regioni hanno a loro volta "tagliato" il settore. Le cito qualche dato: il Molise del 35%, la Campania del 23%, il Veneto dell'11,5%, la Liguria del 10%, la Lombardia del 12% per i servizi su strada e del 3% per quelli ferroviari, la Toscana del 5% e potrei continuare. Quindi, le istituzioni invece di potenziare la rete dei servizi in considerazione della crescita della domanda l'hanno ridotta. A ciò si aggiunge l'azzeramento degli investimenti destinati all'ammodernamento dei mezzi. Siamo in allarme, andando avanti così il futuro dei servizi diventa "nero". Serve un'inversione di tendenza. Chiede un aumento delle risorse? Credo che il punto centrale non sia questo. Credo invece indispensabile che chi ha responsabilità di governo capovolga l'attuale suo punto di vista del trasporto pubblico: deve cessare d'interpretarlo come una spesa e iniziare a vederlo come un investimento. Quanto costa al paese la congestione del traf fi co? Quanto l'inquinamento dei centri urbani, delle aree metropolitane? Qual è il prezzo degli incidenti? In Italia, il 77% degli spostamenti viene effettuato con l'auto privata, e di questi solo il 7,3% ha a bordo un passeggero, oltre chi guida. Non penso che il problema si risolva con le "domeniche ecologiche". Inoltre, i sistemi produttivi sono concentrati nelle aree urbane e quanto, a loro volta, perdono per la congestione? E' evidente che la risposta a tutto ciò non può essere diversa da quella del potenziamento dei servizi pubblici di trasporto. Se si entra in quest'ottica, i fi nanziamenti diventano una logica conseguenza e, come dicevo, un investimento. E' un passaggio che in importanti paesi europei, con i quali auspichiamo di competere, è stato fatto e il Tpl viene fi nanziato e fortemente sostenuto. Noi siamo rimasti indietro nell'inquadrarlo nella complessa realtà attuale. Aggiungo che, invece, i cittadini sempre più numerosi stanno comprendendo l'importanza di cambiare le loro abitudini, lasciando l'auto e prendendo i mezzi pubblici. A ciò, come dicevo, dobbiamo necessariamente dare risposte. Cosa pensano di fare, da parte loro, le aziende? Non ci tiriamo indietro. Occorre assumersi responsabilità. In primo luogo eliminando sprechi e ottimizzando le risorse. Sono favorevole all'individuazione di costi standard, da applicare tenendo conto di alcune evidenti variabili, come l'estensione e la morfologia del territorio da servire. Una grande città è diversa da un piccolo centro. Comunque, vanno ridotte le distanze enormi che oggi caratterizzano nel paese il costo di gestione dei servizi. Penso che andrebbe cambiato anche il criterio del rimborso a chilometro che non

ritengo incentivante. Così come giudico siano da "reinventare" le relazioni industriali. La frantumazione dei centri decisionali non aiuta a razionalizzare l'impiego delle risorse. A Bari parlerete molto d'innovazione. In quali termini? Abbiamo costruito il convegno guardando al futuro, indirizzandolo sulle esigenze dei cittadini, del lavoro, delle imprese. Tutte espressioni della società civile che guardano e che guarderanno sempre più al trasporto locale come una soluzione ai loro problemi di mobilità urbana. Viviamo una realtà dif fi cile che ci stimola a trovare soluzioni nuove. In questo l'innovazione, l'adozione di strumenti tecnologici, di sistemi informatici in tutti i campi in cui lavoriamo ci può essere e ci deve essere di grande aiuto.

