

Asstra: Speciale 10° Convegno Nazionale - Panettoni a Ripa, TPL non paragonabile a AV. Le Regioni svolgono il proprio ruolo

“Il TPL non può essere paragonato a un servizio a mercato, come l’Alta Velocità, né può essere considerato un servizio di serie B. Necessario obbligare le Regioni a svolgere il proprio ruolo”. Così può essere sintetizzata la replica di Marcello Panettoni, presidente ASSTRA, alle nel corso dei lavori del 10° convegno della sua associazione nel corso della tavola rotonda dal titolo “Tutti vogliono viaggiare in prima”.

Infatti Ripa, direttore area passeggeri NTV, ha dichiarato che anche il trasporto pubblico locale è un servizio e come tale va pagato dagli utenti. Per questa ragione andrebbe dimezzato il fondo statale e aumentato il costo del biglietto. “Il TPL – ha detto – non deve essere una scelta residuale e non è diverso dal trasporto pubblico nazionale. L’AV ha visto tassi d’incremento superiori al 10 per cento e noi di NTV abbiamo raggiunto tutti gli obiettivi economico-industriali che ci eravamo dati un anno fa”.

“Se verranno fatte le gare, con regole certe, – ha aggiunto Ripa – noi ci saremo. E’ possibile fare di più con costi contenuti, mettendo il consumatore al centro del servizio”.

Peri, assessore alla mobilità della Regione Emilia Romagna, ha ribadito, invece, che il Fondo nazionale trasporti “non solo è una medicina amara, ma anche sbagliata perché deresponsabilizza gli enti locali e ha degli elementi strutturali che deprimono il settore. Se ci sono velocità diverse, vanno affrontate per quello che sono e non penalizzando chi ha lavorato. Dobbiamo considerare che le Regioni come interlocutore non hanno il ministro dei trasporti, ma la Ragioneria Generale dello Stato con tutti i suoi vincoli”.

Peri si è poi soffermato su quanto i nuovi servizi a Alta Velocità abbiano modificato i comportamenti in modo quasi rivoluzionario. A questo cambiamento deve corrispondere la capacità di fornire servizi altrettanto efficienti nelle aree urbane. Per fare questo sono necessarie politiche industriali e territoriali.

“Il TPL – ha risposto Panettoni – non può essere paragonato all’AV, che gode delle regole della concorrenza e del mercato. Il TPL è sussidiato dal potere pubblico, in Europa nella misura del 50 per cento, mentre in Italia siamo solo al 35. Possiamo agire sulle tariffe per aumentarle e modularle ma non possiamo dimenticarci che il nostro non è un servizio a mercato”. “Sono convinto – ha aggiunto Panettoni – che sia necessario che il Governo convochi un tavolo di discussione con gli Enti Locali, abbiamo bisogno di risposte urgenti, ma le Regioni devono fare dei finanziamenti straordinari per acquistare i mezzi”.

“Con la crisi è cresciuta la domanda di trasporto pubblico da parte delle famiglie italiane, questo trend – ha sottolineato Panettoni in riferimento ai dati emersi dal rapporto sulla mobilità - è rappresentativo della situazione economica del nostro Paese. Le famiglie, infatti, ricercano la soluzione più economica per i propri spostamenti, ma questo cambio modale deve essere sostenuto e la politica sembra non essersi accorta di questo”. “Il costo della congestione – ha detto Panettoni – vale 30 miliardi all’anno e per combatterla c’è solo il TPL”.

Andrea Colombo, assessore alla mobilità del Comune di Bologna, presente alla tavola rotonda ha evidenziato invece le luci e le ombre presenti nel rapporto, sottolineando però che esiste una crescente sensibilità sull’idea di una “mobilità nuova” che può essere l’evoluzione della mobilità sostenibile. “C’è bisogno di cambiare stili di vita, puntando sul trasporto pubblico. Qui a Bologna abbiamo incentivato la

fidelizzazione al TPL: facendo in modo che gli aumenti tariffari colpissero principalmente i biglietti singoli e non gli abbonamenti. Inoltre abbiamo dato 20.000 abbonamenti gratuiti ai bimbi delle scuole elementari, incrementato le isole pedonali e stiamo investendo sulle infrastrutture ciclabili”.

Giovanni Fraquelli, presidente del centro ERMES, ha indicato nel modello diffuso in Europa quello che va perseguito, vale a dire un maggiore utilizzo del mezzo pubblico. L’auto quindi sembra non essere più fondamentale. Sta alle imprese sfruttare quest’opportunità per recuperare la domanda potenziale del mezzo pubblico.

Meno ottimista la visione di Giovanni Pontecorvo, presidente gruppo autobus ANFIA, che mette in luce il crescente disagio vissuto dall’industria italiana. “Il parco vetture – sottolinea Pontecorvo – presenta una vetustà di 12 anni contro una media europea di 7. Bisognerebbe avere mezzi efficienti e sostenibili come quelli usati per l’Alta Velocità. Il Governo dovrebbe escludere dal Patto di Stabilità i fondi relativi all’acquisto dei mezzi. E’ necessario che la politica intervenga per risolvere questa situazione. Un esempio tra tutti è quello rappresentato dalla BredaMenarinibus che, se non fosse stato per Confindustria, avrebbe chiuso”.

“TPER oggi ha un’età media del parco mezzi elevata, anche se abbiamo progetti di investimento sulle infrastrutture e materiale rotabile per 360 milioni, di cui solo 8 in autofinanziamento. Bisogna creare le condizioni per autofinanziarsi”. Così Giuseppina Gualtieri, presidente TPER Spa sottolineando che nel 2012 vi è stato un processo di fidelizzazione con la propria clientela in quanto gli abbonamenti sono cresciuti del 4 per cento, mentre i titoli di viaggio singoli sono diminuiti dell’un per cento. A fronte di questo vi è stata anche una riduzione dell’evasione, che è diminuita dell’uno e mezzo per cento, grazie a un maggior controllo.

In termini generali la Gualtieri ha sottolineato che bisogna differenziare le liberalizzazioni dalle privatizzazioni, poiché queste ultime vengono perseguite per motivi di cassa.

“La confusione istituzionale si riversa sulle imprese di trasporto”: il presidente Anav Nicola Biscotti, è tornato a denunciare come la riforma federalista del Titolo V della Costituzione “sia quanto di più lontano dal nostro ambito. Insieme ci doveva essere almeno la nuova legislazione sui costi standard”. Oggi, a fronte di aziende con i conti in rosso, le possibilità sono solo due: o si finanzia il settore o si razionalizza la spesa. “Le imprese di trasporto devono fare utili e investire: per avere la possibilità di aumentare le tariffe, senza che questo sembri una rapina, bisogna offrire bus nuovi, che arrivano prima. Questo lo possono fare solo le aziende che fanno utili e investono. Ed è questo che noi vogliamo. Le aziende che sono fuori mercato devono – appunto – uscire dal mercato. Non c’è altra strada né altro codice civile”.

Vetrella in conclusione ha dichiarato che le liberalizzazioni non necessariamente significano privatizzazioni. “Non dobbiamo – ha detto – aspettarci che con il nuovo Governo cambino subito le cose perché attualmente dobbiamo operare con le leggi vigenti. A breve dobbiamo partire con le gare in tutta Italia e siamo già in ritardo”.