

Asstra: intervista esclusiva al nuovo presidente Roncucci “il TPL deve fare un salto di qualità”

Ferpress ha intervistato in esclusiva il nuovo presidente di ASSTRA, Massimo Roncucci. I temi affrontati hanno spaziato dalla situazione del trasporto pubblico locale nel nostro Paese alle trattative sindacali relativamente al rinnovo contrattuale e altro ancora.

Roncucci è impegnato nel settore trasporti da molto tempo, infatti è stato prima assessore ai trasporti della Provincia di Siena negli anni 90, e poi a lungo alla guida dell'azienda di trasporti di Siena che ha traghettato felicemente da azienda speciale in impresa di capitali. Attualmente ricopre la carica di presidente di TIEMME SPA che effettua servizi di trasporto pubblico locale nelle provincie di Arezzo, Grosseto, Siena e parte della provincia di Livorno. Dal 28 maggio Roncucci è il nuovo presidente dell'Associazione nazionale delle imprese di trasporto pubblico locale succedendo a Marcello Panettoni, che ha lasciato la guida di ASSTRA dopo oltre 9 anni.

Massimo Roncucci 2L'intervista rilasciata a Ferpress inizia con parole di stima del neo-presidente Roncucci nei confronti del predecessore: “Panettoni è stato un presidente competente e con un bagaglio culturale e professionale non indifferente, capace di dare un forte contributo al settore e alla nostra associazione. Mi permetto di rivolgergli un caloroso ringraziamento per il lavoro svolto in questi anni”.

Fatta questa doverosa premessa Ferpress ha posto alcune domande al presidente di ASSTRA :

ASSTRA rappresenta la quasi totalità delle aziende di trasporto pubblico locale e rappresenta, quindi, l'osservatorio privilegiato per valutare l'andamento di un servizio che è centrale per la vita del nostro Paese. Il settore riceve molte critiche, ma – in realtà – assieme ad alcuni casi di cattiva qualità del servizio che finiscono per attirare le maggiori attenzioni, ci sono centinaia di aziende che svolgono ogni giorno servizi eccellenti, che sono produttive e che lottano semmai con la scarsità di risorse. Come si riesce a vincere questa barriera comunicativa, per cui i problemi di alcuni (che in parte sono oggettivi e risentono di problemi non risolti da anni) finiscono per mettere in ombra anche quelle eccellenze che ci sono.

Il settore del trasporto pubblico locale deve riuscire a scrollarsi di dosso l'immagine di settore fortemente indebitato che produce soprattutto perdite. Ci sono sicuramente dei problemi, ma bisognerebbe risalire alle cause di queste criticità, per evitare generalizzazioni fuorvianti e riuscire, invece, a capire quanto le situazioni difficili siano riconducibili ad una cattiva gestione e quanto, invece, le criticità che emergono nei bilanci aziendali debbano essere ricondotte a fatti oggettivi che sono fuori dalla portata dell'azienda. Va fatto uno sforzo per capire da dove nasce l'indebitamento di un'azienda del TPL: spesso incidono molto i vincoli del patto di stabilità, che frenano la capacità di spesa di Comuni e Regioni, così come pesano molto i ritardi nel trasferimento delle risorse alle aziende, quando non viene decisa una drastica riduzione dei fondi a disposizione come negli ultimi anni o non vengono riconosciuti i corrispettivi per lo svolgimento di determinati servizi. Si tratta, insomma, di questioni complesse, che troppo facilmente vengono liquidate mettendo “mediaticamente” e sommariamente sul banco degli imputati le aziende di trasporto. Al contrario, io sono convinto che le criticità possono essere governate in buona parte all'interno delle aziende stesse, puntando alla valorizzazione delle potenzialità esistenti e motivando ancor più le capacità professionali e tecniche che abbondano in tante imprese di TPL.

ASSTRA e ANAV, insieme con ISFORT e Hermes, hanno pubblicato l'ultimo Rapporto sulla Mobilità, che presenta alcuni risultati sconcertanti: sembrava che la crisi economica avesse convinto gli italiani a

rivolgersi maggiormente al trasporto pubblico (e in parte questo è vero, perlomeno per quanto riguarda le aree di centro città) e, invece, dai dati del Rapporto risulta che gli italiani continuano a privilegiare l'automobile, forse anche perché costretti. Indubbiamente pesa molto il taglio delle risorse di questi ultimi anni che ha contribuito a ridurre l'offerta, ma cosa occorre fare per riuscire a invertire questa situazione?

Il Rapporto ISFORT ha messo in luce una realtà, forse scomoda ma veritiera, rispetto a quello che si accreditava potesse essere il ruolo del trasporto pubblico nei processi di mobilità generale in tempo di crisi. Ci si attendeva, infatti, che la gente si rivolgesse maggiormente al mezzo pubblico, se non altro per poter risparmiare sui costi. La Ricerca ha mostrato invece che non basta lo stato di necessità, come motivazione negativa, per invertire strutturalmente il modo di muoversi degli Italiani. E' quindi un'altra leva quella che va usata per ottenere questo risultato. Si tratta di offrire ai cittadini una alternativa reale e di qualità all'uso del mezzo privato. Per questo servono politiche strutturali per qualificare e migliorare l'offerta, all'interno di più ampie politiche di programmazione della mobilità e dell'uso del territorio. Politiche che, evidentemente, sono di competenza delle Regioni e degli enti territoriali. Le aziende, a cui compete un altro livello di responsabilità operativa e gestionale, non potrebbero mai sostituirsi in questa funzione decisionale all'amministrazione. Questo non sarebbe né possibile, né corretto. Insomma, per cambiare veramente il quadro della mobilità, bisogna che ognuno faccia al meglio il proprio mestiere!

Le città e i centri urbani sono oramai i veri motori dell'economia, il settore dei servizi è più importante o perlomeno alla pari dell'industria. La gestione del pendolarismo è la vera sfida che un paese moderno deve riuscire a vincere, e questo vuol dire servizi gomma-ferro sempre più integrati, lavoro sull'informazione e sulla guida ai viaggiatori, politiche di prezzi il più possibile unificate o articolate per zone e fasce orarie, controllo qualità e pulizia, e insomma tutte quelle caratteristiche che ciascuno di noi può sperimentare quando si muove nelle grandi città europee. Il Governo ha promesso una svolta nel settore, ha garantito una parte dei fondi necessari con il Fondo Unico per i trasporti, sembra vicino a definire la politica dei "costi standard" e affermare anche un concetto di premialità per le Regioni e le imprese più efficienti. E' la strada giusta da percorrere? E quali altre priorità, secondo ASSTRA, vanno perseguite per rendere effettivamente moderno e produttivo il settore?

Ripeto ancora una volta che bisogna fare un salto di qualità, con politiche strutturali che siano coerenti nell'incentivare il trasporto pubblico locale e l'utilizzo del mezzo pubblico. Queste politiche richiedono necessariamente degli investimenti, che oltretutto non sono fini a se stessi, ma servono anche ad abbattere l'inquinamento nelle città, a migliorare la qualità della vita dei cittadini e a fare da volano per la ripresa economica. E' questo il grande disegno su cui dovrebbero convergere tutti gli sforzi, su questo obiettivo l'Associazione è impegnatissima e speriamo che altrettanto lo sia la classe politica con azioni concrete, immediate e coerenti. Stiamo registrando negli ultimi tempi da parte del Governo e del Parlamento dei segnali positivi, un'attenzione al settore mai riscontrata prima. Tuttavia, oggi la sfida è non cadere nell'eccesso opposto rispetto al passato. Siamo di fronte, infatti, ad un fenomeno di iperattività della politica che si sostanzia, al momento, in una serie di interventi e disegni di legge che viaggiano ognuno per proprio conto, anche nei contenuti a volte confliggenti tra di loro. Il ruolo di ASSTRA, in questa dinamica, è convincere della necessità di definire un unico progetto di riforma, che persegua con chiarezza obiettivi condivisi e concreti. Certamente la crisi economica non aiuta a realizzare un programma del genere. Tuttavia alcuni interventi di "spending review" sono decisamente in contraddizione con gli annunci della riforma del settore. Un conto è la consapevolezza che le risorse pubbliche sono un bene tutt'altro che illimitato, altra cosa è la necessità di assicurare la certezza alle poche risorse a disposizione per il TPL. Taglio delle risorse e instabilità economica sono un cocktail micidiale per questo settore. In questo contesto, la definizione dei "costi standard" è certamente un primo passo – indubbiamente importante – per

attuare un passaggio graduale da un sistema di distribuzione delle risorse basato sulla “spesa storica” verso un sistema che preveda la logica di premiare invece chi realizza una gestione più efficiente. A livello politico più generale, è certo che daremo il nostro contributo per avere norme chiare e facilmente applicabili nel settore del trasporto pubblico locale: una direzione precisa da perseguire c’è, ed è quella volta a favorire processi di liberalizzazione “per il mercato” per inserire elementi di competitività nel settore, invece che una concorrenza “nel mercato” che finora ha trovato pochi esempi in Europa e – laddove è stata applicata – ha dato risultati negativi.

Una domanda sul rinnovo del contratto, ormai scaduto da diversi anni, è inevitabile: che cosa possiamo dire a proposito di questa vertenza così delicata e per risolvere un problema che inevitabilmente condiziona la vita di tutti i cittadini, non foss’altro per gli scioperi che si susseguono con regolarità e creano inevitabili disagi.

Faremo a breve una verifica con tutte le rappresentanze datoriali per mettere a fuoco il quadro concreto della situazione, al fine di avere un confronto su basi coerenti con le organizzazioni sindacali. Ma direi che, a monte, è essenziale una presa di coscienza “collettiva”: bisogna essere consapevoli tutti, imprese e sindacato, che siamo chiamati ad affrontare una stagione nuova rispetto al passato. Si tratta, da una parte, di salvaguardare i diritti fondamentali dei lavoratori, ma dall’altra bisogna riuscire ad introdurre delle norme che siano in grado di incrementare sia la produttività che la flessibilità. E’ un percorso sicuramente complesso, ma nello stesso tempo ineludibile. Talmente ineludibile che – in qualche maniera – prescinde addirittura dalla volontà dei protagonisti.

Altra vicenda delicata è l’uscita da ASSTRA di ATM e ATAC, anche se per motivi che sembrano quasi opposti. E’ ipotizzabile un rientro nell’organizzazione, possiamo commentare queste prese di posizione e esprimere qualche valutazione sull’intera questione? ASSTRA si pone l’obiettivo di riavvicinare queste aziende?

Su questa delicata vicenda che mina l’immagine della nostra Associazione, stiamo facendo delle verifiche e un confronto al nostro interno per superare le difficoltà insorte in questa fase. Sarà un mio compito primario riallacciare un rapporto con queste aziende per farle rientrare nella nostra vita associativa e per confermare l’obiettivo di condividere le scelte strategiche del settore con la massima condivisione e la partecipazione di tutti.

E veniamo a MobilityPress, il nuovo portale della mobilità che dovrebbe fornire un nuovo modello di servizio informativo agli utenti, ma essere strumento anche di comunicazione delle aziende. Come valuta il progetto e quali obiettivi dovrebbe raggiungere.

Ritengo che Mobility Press sia un’iniziativa valida e che consente di rendere disponibile uno strumento di comunicazione per affrontare complessivamente il tema della mobilità delle persone fuori dagli stereotipi e dalle semplificazioni approssimative. C’è tutto il nostro interesse ad allargare la platea dei soggetti coinvolti nei discorsi sulla mobilità e incentivare il confronto di idee e di soluzioni sui temi del nostro mondo.