



Alla Commissione IX

Trasporti, poste e telecomunicazioni

Oggetto: Audizione 3 ottobre 2013

PER UN TRASPORTO PUBBLICO E ALTERNATIVO

Mentre le ultime stime ci propinano dati sul prossimo ed inevitabile esaurimento del petrolio, il mondo occidentale persevera nello sfruttamento di risorse peraltro di scarsa qualità e rendimento che decenni fa non prendevano nemmeno in considerazione. Ma, in una situazione di strangolamento continuo di un modello economico basato sullo sfruttamento intensivo delle fonti energetiche tradizionali, si adottano misure la cui portata non è stata probabilmente valutata con la dovuta serenità.

Il vero problema di fondo, è il rifiuto da parte delle forze politiche di ripensare l'attuale modello economico nei suoi punti di criticità, i quali sono basati sulla crescita economica inarrestabile ed esponenziale. Quanto più tarderemo ad accettare, e a propinare, che c'è bisogno di un cambiamento del modello economico esistente, maggiore sarà il tempo necessario per riparare i guasti ambientali ma non solo avvenuti negli anni.

Ora in questo quadro generale va collocata la situazione in cui versa il trasporto pubblico locale nel nostro paese.

Si manifestano, infatti, in tutta la loro drammaticità tematiche, che necessariamente devono essere considerate in stretta relazione tra loro. Temi come la congestione del traffico cittadino, l'alterazione delle condizioni climatiche, il continuo aumento dell'incidentalità, risorse energetiche in via di esaurimento, nonché le politiche abitative si presentano con caratteristiche interdisciplinari che richiedono di essere argomentate e affrontate nel loro insieme.

Indubbi benefici potrebbero verificarsi per la collettività perseguendo quei macro obiettivi riconducibili nella piena soddisfazione dei cittadini in termini di qualità del trasporto collettivo e creando nel contempo una vera e fattibile alternativa alla mobilità privata.

Per molti decenni la politica dei trasporti in questo paese è stata percepita e presentata come un mero obbligo normativo dettato dalla costituzione che garantisce il diritto alla mobilità a cui la

Unione Sindacale di Base

Viale Castro Pretorio 116 – 00185- Roma / tel 06 59640004 - fax 06 54070448

www.usb.it



classe politica non ha fatto altro che attenersi. Una impostazione mentale che molti politici hanno fatto propria, non consentendo a chi ha l'obbligo politico e morale di dirigere il paese,

d'intraprendere una politica dei trasporti incentrata **sulla progettualità e su provvedimenti di breve, medio e lungo periodo.**

Ad oggi scontiamo questa mancanza non solo con un trasporto collettivo scadente ed un conseguente indice di gradimento molto basso, ma anche con il collasso finanziario ed economico in cui versano le aziende del T.P.L.

Alla luce della totale assenza di una seria politica dei trasporti riteniamo irrazionale ed incomprensibile che la scuola di pensiero dominante rappresentata da molti politici sia indirizzato sulla privatizzazione dei trasporti con la convinzione che sia la panacea di tutti i mali. Esempi di privatizzazione che hanno interessato diverse regioni non hanno brillato per quanto ci risulta, in efficienza e qualità.

L' A.M.T di Genova, da questo punto di vista è un emblema. Privatizzata da circa un decennio al 41% dall'azienda francese RATP attualmente presenta una qualità del trasporto pessima dovuta agli'innumerabili guasti alle vetture che ripresentano l'annoso problema della manutenzione continua e qualificata dei mezzi che rimane totalmente assente, su mezzi che presentano un'età media di circa 13/14 anni. Si può dire con tutta certezza che la drammaticità del trasporto pubblico locale impone una serie d'interventi che devono necessariamente interessare più attori che, come fruitori, operatori del settore, e decisori intervengano in vario modo nel trasporto collettivo. Ma altri esempi potrebbero essere citati, laddove si è intervenuti con l'ingresso di privati si registrano peggioramenti delle condizioni di lavoro, compressione dei salari con evidente perdita per la ripresa dell'economia, precarizzazione, peggioramento o fase di stallo dell'offerta e mancanza di quella progettualità a medio e lungo termine che dovrebbe portare ad un trasporto pubblico sostenibile anche dal punto di vista eco/ambientale ed adeguare gli standard italiani a quelli delle nazioni più evolute, non solo europee.

Siamo convinti anche che la situazione del TPL nazionale sia figlia delle politiche strategiche sui trasporti degli ultimi 20/30 anni, focalizzate solo sulle grandi opere infrastrutturali e mai concentrata sui veri bisogni dei cittadini delle grandi aree metropolitane, delle province, di quelle enormi macrozone che racchiudono, sempre più spesso, le stesse province di una regione, collegate, a livello urbano ed extraurbano, da una fitta rete stradale, senza soluzione di continuità.



Includere nella costruzione del trasporto di massa i sindacati di categoria è operazione imprescindibile se non altro per un costante monitoraggio delle ricadute che ogni revisione e modifica sulla mobilità può avere in termini occupazionali e di condizioni di lavoro per i lavoratori. Inoltre una costante e continua interlocuzione non solo risponde ad un atteggiamento di democrazia diretta, ma assume un significato di riappropriazione della cosa pubblica da parte di chi fino ad oggi ha partecipato da spettatore e non da protagonista. Per questi motivi le varie associazioni nate intorno al mondo dei trasporti devono poter partecipare in qualità di fruitori e conoscitori del servizio di trasporto quindi sensibili alla necessità di apportare migliorie ad un servizio scadente. Dopo anni di continuo lavoro nel settore dei trasporti che quotidianamente presta il suo contributo alla mobilità dei cittadini, l'U.S.B. ritiene che sia giunto il momento di guardare ai trasporti non più con una visione circoscritta all'interno del settore ma bensì più ampia. Non sono più rinviabili misure sinergiche tra le politiche della mobilità e i continui insediamenti abitativi e commerciali che oltre a sottrarre suolo pubblico, creano continui scompensi ai centri urbani rompendo quell'equilibrio necessario, per un miglioramento della qualità della vita, tra l'espansione del territorio e la popolazione. Una delle misure non più trascurabili è il continuo monitoraggio dei flussi dei cittadini con il conseguente pendolarismo, ed in particolar modo l'andamento degli spostamenti dei pendolari. Un'attenzione maggiore viene richiesta ad esempio agli spostamenti casa/lavoro. Un comportamento che riguarda la domanda di mobilità da cui si deve dare inizio. Misure da intraprendere finalizzate ad una riduzione degli spazi percorsi sia per le persone che per le merci sono centrali per una politica della mobilità.

Per questo si ritiene che una seria considerazione deve esser fatta a partire dal DPCM emanato l'11 marzo 2013 in attuazione dell'articolo 16-bis, comma 3 del D.L. n.95/2012, cioè incentrare la normativa sulla **"progressiva riduzione dei servizi offerti in relazione all'eccesso di domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata"** come recita **il punto c)** appare un metodo che presta attenzione ai grandi centri urbani penalizzando i piccoli centri. La domanda di trasporto si indebolisce laddove una offerta seria, credibile e soprattutto alternativa è venuta meno nel corso degli anni. Compito delle istituzioni è stimolare la domanda per il raggiungimento del macro obiettivo che include una maggiore qualità della vita in termini ambientali, occupazionali nonché come spinta propulsiva per l'economia. Rimaniamo convinti che contemperare buone pratiche di mobilità nel rispetto dei cittadini e delle condizioni di lavoro di chi opera nel settore, sia un risultato raggiungibile e necessario per costruire un modello di società sostenibile e realmente democratica.



Si osserva quindi che l'articolo 1, nell'attuare gli obiettivi introdotti dalle lettere da a) a e) del comma 3 dell'articolo 16-bis del D.L. n.95/2012, definisce i parametri per verificare il raggiungimento degli obiettivi, il cui mancato soddisfacimento **comporta una riduzione per la Regione inadempiente di una quota del Fondo che anno dopo anno crescerà progressivamente** (10% nel primo triennio, 12% nel secondo triennio, 14% nel terzo e così via).

Gli obiettivi di cui al punto a) *“un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico”* e di cui al punto c) *“la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata”* viene verificato attraverso **l'incremento annuale del “load factor” vale a dire il coefficiente di riempimento dei mezzi (Passeggeri- km/Posti-km), calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente DPCM.** Utilizzando questa logica è probabile che ci sia uno scadimento della qualità del servizio, dovuta ad una conseguente riduzione dell'offerta, operando esclusivamente in funzione di un aumento del rapporto costi/ricavi oltre il 35%

Vista l'immediata oggettiva difficoltà a calcolare questo parametro risulta che la sua applicazione sia stata affievolita e rimandata al prossimo triennio, nel senso che la misura del valore obiettivo sarà determinata in sede di revisione triennale del presente DPCM e sulla scorta di dati trasportistici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio del TPL .Ciò fa ritenere che nel prossimo futuro invece di perseguire un'offerta di servizio che risponda alle esigenze della cittadinanza ad un incremento della mobilità sostenibile con mezzi pubblici, si tende a determinare un'offerta più economica possibile puntando essenzialmente sull'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata trascurando le aree e fasce deboli utilizzando la pratica di Moretti alle F.S.

Tra l'altro tutto ciò è supportato dai dati ISTAT del 14 giugno 2013 i quali ci dicono che anche nei comuni capoluogo di provincia la domanda di trasporto pubblico urbano (*cioè quelli a maggior domanda*) nel 2011 è diminuita (*-0,2% dei passeggeri trasportati in meno rispetto al 2011*) non bisogna dimenticare, ma anzi è da tenere in considerazione in modo prevalente, che **IL 2011 RISULTA ESSERE L'ANNO DI AVVIO DI ULTERIORI TAGLI DI RISORSE PER TPL A LIVELLO NAZIONALE, CON LA CONSEGUENZA INEVITABILE DELLA DIMINUZIONE DELL'OFFERTA DEL TRASPORTO PUBBLICO: -3,9% I POSTI-Km PER ABITANTE EROGATI DALL'INSIEME DEI MEZZI E -5,4% I SOLI AUTOBUS).**

Confederazione USB