



Colophon

Direttore onorario
Raffaele Costa



Direttore responsabile
Marco Zanzi
direzione@golfarellieditore.it

Redazione

Renata Gualtieri,
Tiziana Achino, Lucrezia Antinori,
Tiziana Bongiovanni,
Eugenia Campo di Costa,
Cinzia Calogero, Anna Di Leo, Alessandro Gallo,
Simona Langone, Leonardo Lo Gozzo,
Michelangelo Marazzita,
Marcello Moratti, Michelangelo Podestà,
Cristiana Golfarelli, Giuseppe Tatarella

Relazioni internazionali
Magdi Jebreal

Hanno collaborato
Fiorella Calò,

Francesca Druidi, Francesco Scopelliti,
Lorenzo Fumagalli, Gaia Santi, Maria Pia Telese

Sede

Tel. 051 228807 - Piazza Cavour 2
40124 - Bologna - www.golfarellieditore.it

Relazioni pubbliche

Via del Pozzetto, 1/5 - Roma

Supplemento di Dossier
Registrazione: Tribunale di Bologna
n. 7578/2005

Tiratura complessiva: 90.000 copie

>>> segue dalla prima

Rimettere al centro il Tpl

«OCORRE RILANCIARE IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI, DOTARLO DI INFRASTRUTTURE MIGLIORI, AUMENTARE L'OFFERTA E SOLO AL CONTEMPO ATTUARE GLI INVESTIMENTI PER LA TRANSIZIONE». L'ANALISI DI NICOLA BISCOTTI, PRESIDENTE ANAV

L'Anav rappresenta 600 imprese che esercitano i servizi di trasporto passeggeri con autobus nelle varie articolazioni del Tpl, del trasporto scolastico dedicato, delle autolinee commerciali, del noleggio autobus con conducente e degli open bus. Un settore il cui stato di salute è «delicato», come ci spiega il presidente Nicola Biscotti, perché risente degli effetti della pandemia e dell'inflazione, «con un aumento dei costi considerevole, al quale non si è potuto opporre un incremento dei ricavi». Pesa poi, in particolare per il Tpl, «l'emorragia di viaggiatori» dal Covid in poi, che non «ha permesso ancora oggi il recupero dei ricavi da traffico del 2019». Se per quanto riguarda il trasporto commerciale, la priorità è realizzare infrastrutture per l'intermodalità, Biscotti rileva come il Tpl necessiti di una politica di rilancio rispetto alla modalità privata, «lavorando su infrastrutture, offerta dei servizi e migliore qualità degli stessi».

Chiedete alla politica un'iniezione di 1,6 miliardi per il Fondo nazionale trasporti. A cosa sarebbero destinati e quali sono i margini per il successo?

«Questa cifra non è una richiesta isolata di Anav, ma il risultato di un documento comune sottoscritto con le altre associazioni di categoria Agens e Asstra, al quale ha contribuito anche il Coordinamento delle Regioni. Il rifinanziamento di 1,6 miliardi di euro serve al comparto per onorare i propri impegni: 700 milioni di euro per far recuperare alle imprese gli effetti dell'elevata inflazione, a cui si aggiungono circa 900 milioni annui, pari al costo della richiesta del sindacato di categoria per il rinnovo contrattuale (la trattativa sindacale è partita lo scorso luglio). Mi auguro che i margini di successo siano enormi. Va detto che il Governo Meloni ha già stanziato circa 850 milioni per i mancati ricavi 2020-2022, lasciati irrisolti dal precedente esecutivo, che coprono però situazioni debitorie pregresse, generate non dalle aziende ma dalla pandemia. Il Fondo trasporti non è più sufficiente in questo momento a coprire le necessità ordinarie delle imprese. Un rifinanziamento è fondamentale per restituire efficienza e competitività al sistema».

Quali misure potrebbero rilanciare il trasporto pubblico?

«Il Pnrr prevede lo shift modale del 10 per cento della motorizzazione privata al trasporto pubblico. Bisogna crederci, ma per attirare utenza serve, come detto, un miglioramento sia delle infrastrutture, anche per l'intermodalità- nel Pnrr; ad esempio, non ci sono risorse per le autostazioni sia dell'offerta. Bisogna lavorare su orari e qualità del servizio, con investimenti sul parco rotabile, gravato in Italia da un'anzianità di dodici anni

contro una media europea di sette. Le nostre aziende sono chiamate a rispondere in termini di investimenti, ma una parte del nostro lavoro viene programmata e finanziata al di fuori, come sa le tariffe sono decise dalle Regioni. Inoltre, il meccanismo vigente in Italia, secondo il quale lo Stato interviene nell'acquisto degli autobus, negli anni scorsi ha determinato politiche a singhiozzo, così da aumentare l'anzianità dei mezzi in virtù dei mancati investimenti. Per questo, chiediamo che all'interno dei corrispettivi delle imprese ci siano anche i costi di ammortamento degli investimenti. Così le imprese possono programmare gli investimenti in termini di efficienza dei veicoli e non in termini di anzianità».

Teme che l'obiettivo dello shift modale non venga raggiunto?

«Il totale degli autobus in circolazione sul territorio nazionale incide solo per lo 0,7 per cento delle emissioni climalteranti, motivo per cui sono programmati investimenti per le motorizzazioni alternative, mentre la realizzazione dell'obiettivo di shift modale previsto nel Pnrr produrrebbe una riduzione del 1,7 per cento delle emissioni. Per questo, il trasferimento alla mobilità collettiva del 10 per cento della mobilità privata motorizzata diventa elemento fondamentale in termini di rilancio del Tpl e di miglioramento ambientale del Paese. Non mancano però le criticità».

Quali sono le sfide sul fronte della transizione ecologica ed energetica?

«Abbiamo chiesto al Governo una riflessione sul fatto che i tempi e le modalità programmati dal precedente Governo non fossero totalmente attuabili. Così come abbiamo perplessità sull'uso dell'elettrico tout court. Un autobus elettrico ha costi proibitivi per le imprese e nelle tratte extra-urbane si riscontrano problemi di ricarica e di approvvigionamento dell'elettricità. Introdurre autobus a idrogeno comporta ugualmente investimenti importanti: un bus a idrogeno costa 700mila euro; Asstra ha inoltre calcolato che il cambio di motorizzazione richiederebbe 400-500 milioni all'anno per affrontare l'aumento dei costi di gestione. Senza dimenticare le ripercussioni su logistica dei rifornimenti, formazione e normative sulla sicurezza. La contemporaneità del divieto di circolazione dei bus euro 2-3 e l'implementazione di sistemi totalmente innovativi come l'elettrico a idrogeno fanno sì che ancora oggi, al 2024, ci siano in circolazione circa 10mila autobus euro 2-3. Il Parlamento è stato costretto a prorogare il permesso di circolazione di questi mezzi. I governi precedenti hanno imposto una transizione troppo repentina e ideologica e oggi ci ritroviamo indietro nel processo. La transizione energetica va fatta, ma in modo ragionato, con un piano di fattibilità che abbia reali possibilità di riuscita, anche



Nicola Biscotti, presidente Anav

in considerazione delle sempre crescente diffusione dei carburanti sintetici e bio che garantiscono una rilevantissima riduzione delle emissioni e della Co2».

Le aziende Anav non sono contrarie alla transizione?

«No, anzi, le nostre imprese sono le più interessate a dotarsi di un parco rotabile rinnovato. Ma sottolineo un aspetto. Bene la politica degli investimenti. Bene la transizione energetica, ma se non recuperiamo utenza dal trasporto privato su questi autobus a idrogeno o elettrici nuovi chi viaggerà? La politica deve essere organica e complessiva. Occorre rilanciare il sistema dei trasporti pubblici locali, dotarlo di infrastrutture migliori, aumentare l'offerta e solo nel contempo attuare gli investimenti necessari per la transizione».

Nel 2024 Anav compie 80 anni. Quali obiettivi si prefigge l'Associazione per il prossimo futuro?

«Innanzitutto, esserci tra altri 80 anni. Auspichiamo un trasporto pubblico più centrale nelle politiche di intervento delle amministrazioni regionali e nazionale. Il settore deve acquistare una maggiore dimensione industriale puntando sulla qualità dell'offerta, rafforzando le imprese in termini di investimenti e di servizio offerto. Nella rappresentanza difendiamo un sistema dalla forte valenza socio-economica, che contribuisce alla qualità della vita delle persone, spesso le fasce più deboli della società. Il Tpl fattura 11 miliardi di euro e il trasporto commerciale con autobus 3 miliardi, ma muovono un giro d'affari superiore se consideriamo l'indotto e ciò che producono. L'obiettivo di Anav sarà sempre quello di mettere al centro l'utente, perché il nostro cliente va conquistato con un servizio efficiente e di qualità. Ne abbiamo raggiunta tanta di qualità in questi anni, l'abbiamo conservata, anche durante la pandemia, ma la perfezione non esiste e invece l'ambizione di Anav è quella di tentare di raggiungere la perfezione sempre e comunque nei prossimi 80 anni». • **Francesca Druidi**