

CONVEGNO
UN PROGETTO PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE IN VENETO

Holiday Inn, Marghera 8 maggio 2012

GAETANO ANTONELLO
Segretario FIT CISL Veneto

RELAZIONE

Le proposte che andiamo a presentare in questo convegno sono il risultato di un percorso e di un lavoro di squadra, cominciato con il Consiglio Generale del 15 dicembre scorso, proseguito nei primi quindici giorni di febbraio con riunioni in tutte le sette province del Veneto, fino alla presentazione pubblica.

La convinzione che ci ha mosso è di rifiutare l'alternativa tra sussidio pubblico e liberismo più o meno selvaggio nel sistema dei servizi pubblici essenziali qual è il Trasporto Pubblico Locale (TPL). Sappiamo tutti che le risorse destinate a compensare i deficit gestionali stanno diminuendo, come pure sappiamo che l'orientamento ormai prevalente sia a livello comunitario che statale, consiste nell'aumentare l'efficienza e diminuire i costi attraverso la concorrenza e, quindi, l'emanazione di gare aperte, che rendano il servizio davvero contendibile.

Ma siamo altresì convinti che la domanda di TPL in Italia, e in Veneto, sta aumentando in modo consistente; i soggetti che la esprimono non sono più solo i due segmenti tradizionali dell'utenza, ovvero studenti e immigrati, ma altre categorie di cittadini vuoi per il costo della benzina vuoi per la maggiore consapevolezza ambientale, rinunciano all'automobile.

Quindi siamo qui a proporre una corposa sferzata in un settore che, ci si passi l'espressione, si è assestato con una certa comodità sul sistema degli affidamenti diretti – in house – che considerati deroghe eccezionali, sono invece la norma. **Il maggiore difetto di questo sistema è che è troppo ingessato per poter affrontare in modo attivo e non solo difensivo i tagli del finanziamento pubblico.**

Tra pubbliche e private, urbane ed extraurbane sono 36 le società che in Veneto gestiscono questi affidamenti diretti, alcune hanno anche raggiunto un buon grado di organizzazione e di efficienza, i lavoratori hanno assicurato una notevole flessibilità a costo calmierato, con risultati in alcuni casi molto buoni del venduto rispetto al bilancio complessivo. E' un bene che ci siano queste capacità e questa condivisione con i lavoratori dei metodi di efficientamento delle aziende.

Ma il frazionamento territoriale del TPL non è l'unica caratteristica di rigidità che ha assunto il sistema. **La nostra regione soffre anche di una vera e propria frattura intermodale, tra gomma e ferro si dialoga pochissimo, su alcune tratte ci si fa addirittura la concorrenza.** Questo

inevitabilmente implica disservizi o servizi assenti. **La frattura intermodale comporta forti diseconomie, sono molto note quelle di Venezia (Ponte della Libertà) meno quelle di Vicenza dove la centralizzazione delle corse su gomma nel capoluogo in zona centro fa percorrere migliaia di chilometri/anno in più agli studenti la cui Cittadella Scolastica è posta a Nord della città.**

I nostri lavoratori, negli incontri abbiamo convocato insieme chi opera sia con mezzi stradali che ferroviari ovviamente, ci hanno confermato che oggi non esiste neppure una consultazione preventiva per organizzare le coincidenze degli orari (che vengono cambiati in periodi diversi dell'anno, e con logiche del tutto separate).

La terza grave lacuna è quella tra TPL e programmazione territoriale e urbanistica, **la grande carenza di corsie riservate nelle nostre città** e zone densamente urbanizzate abbassa di molto la velocità commerciale e, quindi, la concreta convenienza a ricorrere al mezzo pubblico.

La quarta, infine, è quella dell' **integrazione informativa sia per il coordinamento degli orari e dell' intermodalità, sia nella caratterizzazione dei titoli di viaggio, delle** tariffe con incongruenze e incomunicabilità a tutti i livelli.

A fronte di questa situazione, dopo l'emanazione pro – liberalizzazione dell' art. 25 della legge sulle liberalizzazioni, la 27 del 24 marzo 2012, noi vediamo che le **altre Regioni, soprattutto del Nord, si sono attivate**: alcune elaborando ex novo le leggi sulla mobilità, come la Lombardia e l' Emilia Romagna, oppure con la programmazione di gare uniche di standard europeo per la gestione coordinata delle reti, come la Toscana e il Friuli Venezia Giulia. In tutti questi casi la scelta dell' opzione aperta, concorrenziale, è finalizzata a risparmiare risorse e aumentare gli incassi per destinarli agli investimenti.

Ebbene, noi pensiamo che il Veneto, la Regione Veneto, non può più stare ferma al suo frazionamento con gli affidamenti in house e la mancanza di sinergia tra trasporti stradali, ferroviari, il governo delle città e del territorio, l' integrazione informatica, tariffaria e organizzativa.

E, quindi, avanziamo qui una proposta precisa di apertura del sistema, di ridisegno delle corse in base alle vere dinamiche delle trasformazioni territoriali del Veneto, di integrazione intermodale molto stretta tra gomma, ferro (e acqua), di investimenti finalizzati a piattaforme tecnologiche integrate e di protagonismo comunitario per poter finalmente ricorrere, come nel caso del SFMR, ai fondi europei per la mobilità. E sappiamo che a Bruxelles la mobilità deve essere "sostenibile", "metropolitana" e "intermodale".

Sono questi i tre aggettivi che devono orientare come una bussola la nostra strategia. Che cosa proponiamo?

- 1. Istituire tre ambiti (1. Pa.Tre.Ve. 2. Verona Adige Garda e Polesine Occidentale, 3. Centro e Pedemontana veneta) nei quali assegnare tramite gare aperte il servizio a un solo gestore per ambito.**

Le gare devono prevedere la clausola sociale, con l'assunzione dei lavoratori attuali, che non sono certo in esubero per una domanda in crescita. Dobbiamo pensare anche a una semplificazione contrattuale, in attesa del contratto unico della mobilità, almeno regolare con il contratto per gli autoferrotranvieri chi lavora su gomma e acqua e con il contratto dei ferrovieri chi opera su ferro.

2. Integrare l'intermodalità tra ferro e gomma

Come? Proponiamo di trasformare tutte le stazioni ferroviarie non capoluogo in nodi intermodali, in modo che stazioni come Montebello o San Bonifacio, Schio – Thiene o Dolo Mira siano raggiungibili con i bus con orari coordinati con il servizio ferroviario. Ciò è essenziale soprattutto in certe fasce orarie (mattino 6 – 9) sera (17 – 20)

3. Unificare titoli di viaggio e tariffe, coordinare orari e interscambi

Oggi può accadere a un cittadino veneto di dover cambiare quattro mezzi per raggiungere due località e di dover ricorrere a quattro titoli di viaggio diversi! La nostra proposta è quella di partire dal biglietto kilometrico unico per ogni ambito, poi di integrare quello su gomma a quello su ferro, infine di approdare a una carta unica di mobilità per tutta la Regione Veneto.

4. L'organizzazione dei servizi nelle aree o fasce a domanda debole

Nei bandi di gara si deve poter prevedere una notevole flessibilità organizzativa per poter ricorrere nelle aree a domanda debole, come la montagna o le aree marginali o poco urbanizzate di pianura dei servizi a chiamata, che siano espletati dai taxi o dai mezzi di scuola bus soprattutto nelle fasce orarie di "bassa"

5. Industrializzare i servizi di TPL in base ai parametri comunitari

Per ricevere i finanziamenti europei il TPL è sempre più vincolato alla corrispondenza con i parametri di sostenibilità ambientale, di intermodalità dei diversi tipi di trasporto e di integrazione metropolitana di aree urbane ed extraurbane. Con le soluzioni qui prospettate si rafforzerebbe l'accesso a questi fondamentali finanziamenti.