

## **Panettoni: “Tecnologie fondamentali per unificare i sistemi di mobilità”**

Il trasporto pubblico locale deve contare sulle tecnologie per essere sempre più attraente e accessibile per la clientela. Le aziende che hanno investito sull'infomobilità e sull'interoperabilità sono le “best practices” italiane, ma alla base deve esserci un grande piano nazionale a sostegno di un settore che già oggi, nonostante la profonda crisi, vede crescere la domanda. Le indicazioni arrivano da Marcello Panettoni, presidente di Asstra, l'associazione nazionale delle aziende pubbliche di trasporto, che in questa intervista a TTS Italia annuncia anche un grande progetto: un portale di informazioni per spostarsi con i mezzi pubblici nelle maggiori città italiane.

Presidente Panettoni, il trasporto pubblico locale da tempo viene indicato come un settore sull'orlo del collasso. Ci sono spiragli di speranza? Quali sono secondo Lei i passi da fare nell'immediato?

Se vediamo spiragli di speranza? Speriamo proprio di sì per una semplice ragione: nel trasporto pubblico locale la domanda è in continuo aumento e questo deve dare consapevolezza sia al potere pubblico, ci auguriamo in primo luogo, sia agli operatori privati che questo possa essere un settore in espansione. Quali sono le cose che noi riteniamo siano fondamentali? Principalmente tre questioni. In primis, un quadro normativo aggiornato organicamente sulla base della legge italiana 422/97 e del regolamento europeo 1370 del 2007, auspicabilmente stabile per un lungo periodo di tempo, tale da comprendere la prospettiva verso la quale il settore viene proiettato. Perché la tanto invocata competizione come strumento per l'efficientamento del servizio possa davvero dispiegarsi occorre un tempo ragionevole. È evidente che se si fa riferimento al mercato, perché possa essere in linea con la legge 422/97, si deve parlare di competizione per il mercato. Quindi intendo una chiara definizione dei bacini di traffico, tali per cui ci sia una offerta altrettanto chiara della rete dei servizi da gestire e una contendibilità autentica garantita della rete, dalle compensazioni e dalle tariffe. La seconda questione riguarda l'adeguamento delle risorse a 6,5 miliardi per le 15 regioni a statuto ordinario. Non siamo ancora a questo livello di stanziamenti certi e garantiti. Oggi il fondo per il TPL prevede 5 miliardi, mentre 1,5 miliardi era nel tempo messo in campo da risorse regionali. Se si vuole mantenere il livello di servizi attuali, occorre che queste risorse vengano stabilizzate e indicizzate. Terza questione fondamentale: un piano industriale e autentico per il rinnovo del parco rotabile. L'età media dei nostri pullman è di 12 anni e mezzo. Il che significa che alcuni toccano punte di più di 25 anni. Per raggiungere i livelli europei, la cui età media è di 6,5 anni, occorre un piano decennale straordinario per l'acquisto di circa 3.400 autobus all'anno con un investimento annuale di circa 750-800 milioni. Solo così possiamo pensare di confrontarci nel tempo con i modelli di efficienza ed efficacia dell'Europa. Possibilmente le somme dovrebbero essere inserite nei contatti di servizio e vincolate al rinnovo del materiale rotabile. Infine, un rinnovato sistema di relazioni industriali, che spero possa arrivare con la conclusione del nuovo contratto nazionale, e che consenta alle aziende di avere maggiore flessibilità ed economicità nella gestione del personale, chiamato a fare la propria parte per aiutare il processo di efficientamento del settore.

Quanto la tecnologia può aiutare la ripresa delle aziende? Quali sono a suo giudizio le applicazioni più utili? Quali quelle maggiormente usate dalle aziende e più gradite dalla clientela?

E' evidente che dobbiamo puntare ad autobus di ultima generazione che abbiamo tutte le motorizzazioni più efficienti, ma che abbiamo all'interno le tecnologie informatiche che sono ormai sul mercato: l'infomobilità a terra e a bordo per gli utenti, il controllo a bordo con videocamere a tutela di operatori e cittadini e la bigliettazione con ogni tecnologia disponibile per contrastare l'evasione tariffaria. Questo è lo sforzo di innovazione che chiediamo al potere politico e sistema produttivo.

Come pensa che il governo appena formato da Matteo Renzi possa rispondere a queste richieste?

Speriamo molto nell'esperienza da sindaco del Presidente del Consiglio e nella attenzione che il ministro Maurizio Lupi, reinsediato nella funzione, sia pur in maniera ancora insufficiente, ha ricominciato a dare al settore. Ma sia chiaro che non basta rivolgersi a livello nazionale: non ci nascondiamo il fatto che perché il piano riesca occorre un intervento corale delle istituzioni: dai comuni alle regioni.

Ci può indicare delle best practices? Quali sono le aziende particolarmente virtuose e tecnologiche?

Nel campo delle imprese di gomma posso indicare aziende efficienti come quelle di Torino, Milano, Venezia, Bergamo, Cagliari, Firenze che sono sia esempi di aziende pubbliche o come Firenze, acquisita da un grande player nazionale o il mondo del Gruppo Arriva. Nel campo ferroviario, le Nord Milano, Ferrotranviaria di Bari e la toscana LFI. Sono aziende che, in maniera non del tutto omogenea, hanno fatto molti investimenti in tecnologia, infomobilità e intermobilità.

Spesso gli investimenti si scontrano con la carenza delle risorse. Le aziende come stanno rispondendo alle richieste delle Regioni e dei Comuni sul fronte della tecnologia?

La carenza di risorse è drammatica. Questa è una fase critica perché stiamo vivendo la coda di un periodo nel quale si è investito di meno su tutti i versanti: sul servizio, sulle tecnologie e sul rinnovo del parco mezzi. L'augurio è che sia la fine della strozzatura e che il nuovo governo possa invertire rapidamente questo dato negativo.

Un altro problema importante da affrontare è la standardizzazione a livello nazionale delle tecnologie usate e sviluppate sul piano locale. Asstra potrebbe assumere il ruolo di collettore per l'armonizzazione?

Assolutamente sì. Sul versante della bigliettazione, è evidente che la standardizzazione dei sistemi è un fatto positivo. Le tecnologie devono svolgere un ruolo unificante. Asstra sta cercando di promuovere, con il sostegno di tutte le aziende aderenti, il progetto di mobilitypress (mobilitypress.eu), un grande portale

che ha un duplice ruolo: di raccolta e di sintesi per far pressione sui decisori, ma anche rivolto all'esterno con l'obiettivo di offrire a tutti gli utenti del trasporto pubblico un luogo di riferimento unico per gli spostamenti. In altre parole, la possibilità di trovare sul tablet, sul Pc o smart phone le informazioni utili per spostarsi nelle diverse città. Una rete nazionale rivolta all'utenza. Ecco un buon esempio di tecnologie che aiutano ad unificare i sistemi di mobilità nazionali, utili per standardizzare i processi, ma anche per avvicinare gli utenti al servizio di trasporto pubblico.

Chi è Marcello Panettoni. Perugino di nascita, laureato in lettere, dal 2006 è il presidente di Asstra, l'associazione delle aziende pubbliche del Tpl. Una carriera iniziata come assessore ai Trasporti al comune di Perugia, poi in Provincia: del 1992 al 1998 è stato presidente dell'UPI. Arrivato al ministero dei Trasporti, ha coordinato la stesura di importanti riforme del trasporto pubblico locale e il Piano nazionale dei Trasporti. Dal 2001 al 2006 è stato presidente dell'APM di Perugia e dal 2005 è ai vertici dell'ACTV di Venezia.

TTS Italia è l'Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza, che ha la missione di promuovere lo sviluppo e la diffusione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto in Italia.

