

«Tariffe invariate da oltre dieci anni e tutto sta aumentando non solo i carburanti»

Massimo Bettarello, presidente di Confservizi, analizza il caro-ticket «Un paradosso, i mezzi ecologici a metano adesso ci costano il triplo»

Corriere di Verona · 20 giu 2023 · 3 · Di Silvia Madiotto

«Da dieci anni le tariffe, in Veneto, non venivano ritoccate, mentre quelle dei treni sono cresciute del 38%. E lo Stato deve prevedere un adeguamento automatico dei corrispettivi, se il prezzo dei carburanti cresce non può essere scaricato solo sui gestori». Lo afferma Massimo Bettarello, presidente di Atv, azienda di trasporti veronese, e di Confservizi, l'associazione delle public utilities. «Le aziende sono finanziate in parte con i ricavi dei biglietti, lo Stato chiede che la copertura sia il 35%, in Veneto è il 50%. L'altra parte è del fondo nazionale trasporti, assegnato per garantire i servizi minimi essenziali, per quelli che il privato non erogherebbe perché anti-economici. Nel 2011 è sceso, per noi, da 450 a 400 milioni di euro. In quel momento l'inflazione era dell'1%, ora siamo al 7, l'anno scorso al 10. E se li sommiamo...».



Presidente, cosa chiedete al governo?

«Di riempire il fondo, di mettere una quota per i corrispettivi e una per il rinnovo delle flotte. Dal decimo anno, le manutenzioni hanno costi esponenziali, nessuna azienda riesce a sostenerli».

La colpa è anche della pandemia?

«Per fortuna il governo è intervenuto coi ristori, ma l'onda lunga la vediamo adesso. Nel 2019 ci sono stati i primi aumenti, il grosso è arrivato con la guerra in Ucraina. Prima i carburanti erano il 10% del bilancio. Ora il 20%. A Verona abbiamo tutta la flotta a metano, a Treviso una buona parte. I sovracosti sono diventati spaventosi».

Avere mezzi green finisce per costare di più?

«Paradossalmente sì. Era un vantaggio, è diventato uno svantaggio. Solo nel 2022 abbiamo speso il triplo per il metano».

Ci sono anche altre ragioni per aumentare i biglietti?

«Lo stesso autobus da 18 metri che nel 2019 pagavo 300 mila euro, oggi costa 390 mila. Il prezzo dei ricambi è cresciuto del 35%». E già dopo la pandemia gli utenti sono calati..

«Per noi l'extraurbano è sotto del 9%, contiamo di recuperarlo in un anno e mezzo. Ma l'urbano, che recupereremo più lentamente, è sotto del 25%».

Come mai?

«I motivi sono diversi. Lo smart working, mezzi alternativi come l'auto, la bici. O nuovi mezzi, come i monopattini. Si spostano così».

Ma se il biglietto aumenta, disincentiva chi vuole prendere i mezzi pubblici?

«In senso filosofico sì. Ma prendiamo una tratta di extra urbano, 50 km di andata, 50 al ritorno. L'abbonamento passa da 500 a 560 euro. Per la stessa tratta in auto, 60 euro in più in un anno non bastano. Quindi, non penso sia così disincentivante. È vero che gli stipendi non sono cresciuti, in questi anni, ma i costi sì, per tutti. Anche per noi».

Il futuro del trasporto pubblico quale sarà?

«Lo dico da federalista convinto. Il futuro è una regia che vada sopra il livello regionale. Servono biglietti integrati per spostarsi in Veneto, Lombardia, Friuli. Non possiamo avere tariffe e biglietti diversi sulle due sponde del Garda. Serve un sistema a consumo, in base al tempo che l'utente trascorre sul mezzo veronese o bresciano. Solo così il valore medio dell'abbonamento può scendere».

C'è anche il problema della carenza di autisti.

«Sì, fino al 2018, quando facevo i concorsi, arrivavano 300 candidati. Dal 2019 si fanno avanti 20,30 persone. Il nostro sistema non è più molto affascinante».

La pandemia Dopo il Covid molti utenti non sono tornati. In città usano altri mezzi: l'auto, la bicicletta o i nuovi monopattini. Poi c'è lo smart working

Il futuro Serve una regia sovraregionale, biglietti integrati con un sistema a consumo, in base al tempo trascorso sui mezzi delle varie aziende