

Trasporto locale CNA Fita: “Necessaria sinergia tra pubblico e privato”

La pandemia ha posto sul tappeto i problemi del trasporto pubblico locale. La crisi economica innescata dalla pandemia e il rispettivo portato di implicazioni sociali hanno amplificato le incrinature del sistema, tanto da porre in rilievo la necessità di apprestare interventi e correttivi essenziali al suo adeguamento. Davanti alla Commissione trasporti della Camera, CNA Fita ha rilevato che si deve procedere ad un radicale cambio di paradigma per ciò che attiene alla programmazione del trasporto pubblico locale, accreditando – in maniera strutturale – il ruolo dei privati nell’offerta dei relativi servizi. Alcune Regioni si stanno già prodigando (come in Veneto dove le nostre proposte, pur in un “dibattito inizialmente tra sordi”...., sono, alfine state almeno ascoltate e, parzialmente, implementate), altre sono molto indietro, quando avrebbero, tuttavia, l’opportunità di coinvolgere molte imprese, a partire da quelle dei bus turistici.

Nel generale ridisegno della mobilità, è quanto mai opportuno sostenere e promuovere l’utilità resa alla collettività dal trasporto pubblico non di linea (taxi ed NCC). Sussistono ampi margini, infatti, per la fornitura di servizi conferenti con uno scenario socio-economico soggetto a repentini processi evolutivi. Soltanto per fare un esempio, i mesi scorsi hanno dato prova del fatto che – allo stato delle cose – soltanto taxi ed NCC sono in grado di esibire quelle caratteristiche di flessibilità capaci di corrispondere ai bisogni e alle priorità di quei territori a domanda di mobilità debole. Un primo passo, potrebbe consistere nel potenziamento e nella susseguente stabilizzazione normativa di quelle misure – si pensi al voucher mobilità – introdotte con i provvedimenti di

contrasto alla pandemia, superando le attuali restrizioni territoriali che ne limitano l'efficacia alle grandi città.

Nel medio-lungo periodo, in tema di TPL occorre completare alcuni processi già avviati:

– al fine di favorire l'adozione dei costi standard e il superamento delle quote storiche utilizzandoli sia per definire i criteri di ripartizione dei contributi alle singole Regioni sia per definire i valori economici per le gare dei Contratti di servizio e, infine, come riferimento per la assegnazione dei contratti di sub affidamento dei servizi. Non vi è dubbio che si potrà favorire significativamente l'efficientamento dell'intero sistema;

– per rinnovare le flotte bus con un'equa ripartizione, includendo anche i privati, delle risorse destinate al TPL, modalità che potrà essere meglio definita con l'adozione dei costi standard che includono anche gli ammortamenti;

– il criterio di riparto delle risorse tra aziende pubbliche e private deve sempre essere informato al principio della proporzionalità delle percorrenze, assicurando in tal modo pari dignità ai vettori che operano su ogni specifico territorio. I corrispettivi chilometrici devono essere congrui e sostenibili, ottemperando così al principio di sicurezza per i trasportati e a quello del rispetto ambientale.

23 febbraio 2021.