

Trasporto locale e risorse - La commissione Trasporti e il Tpl: spunti per una riforma

Un documento della commissione alla Camera punta a definire quali linee programmatiche seguire per raggiungere "un miglioramento e una crescita del servizio di trasporto pubblico", per combattere l'uso di quello privato e per "fornire una risposta concreta ai problemi di inquinamento e di congestione della città"

Avviare "politiche di investimento espansive" nel settore del trasporto pubblico locale. Quindi portare da 4,3 a 6,9 miliardi di euro i contributi statali al tpl, superare il criterio della spesa storica per l'allocatione dei fondi con la definizione di costi e fabbisogni standard e aumentare la concorrenza.

E ancora: introdurre nuove politiche tariffarie non basate sul mero aumento del costo dei biglietti e operare la distinzione dei ruoli tra gli enti pubblici e le aziende che erogano i servizi di tpl, senza dimenticare che il quadro di riferimento deve essere quello dello sviluppo di una "mobilità sostenibile".

Sono queste le conclusioni della "Proposta di documento conclusivo" dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale", della commissione Trasporti della Camera. Per la formulazione della versione finale della proposta da presentare al governo, M5s e Sel hanno chiesto più tempo.

Il documento della commissione punta, quindi, a definire quali linee programmatiche seguire per raggiungere "un miglioramento e una crescita del servizio di trasporto pubblico", per combattere l'uso di quello privato e per "fornire una risposta concreta ai problemi di inquinamento e di congestione della città", dando anche "impulso alla competitività economica dei territori".

NON PIÙ COERCIZIONE Il documento propone uno stop a "interventi di carattere coercitivo" quali "chiusura del centro storico, blocco del traffico o targhe alterne".

FINANZIAMENTO PUBBLICO STABILE Dalla relazione emerge come il tpl sia un servizio "al pari della tutela della salute e dell'istruzione" da "finanziarie con risorse pubbliche" che assicurino "su tutto il territorio nazionale un livello adeguato di prestazioni". Diviene perciò imprescindibile "integrare il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del tpl", portandolo dagli attuali 4,9 miliardi di euro a 6,3, in modo di assicurare investimenti programmati "alle imprese operanti nel settore".

La relazione propone anche di spostare la compartecipazione al fondo al gettito di un'imposta di carattere generale "quale l'imposta sui redditi o l'Iva" e potenziare "il finanziamento per la spesa in conto capitale" per "l'acquisto dei mezzi" e "potenziare le infrastrutture".

DEFINIRE FABBISOGNI E COSTI STANDARD La proposta di documento rileva poi la necessità di una diversa ripartizione dei contributi statali (il tpl è di competenza legislativa regionale), "superando il criterio della spesa storica" a favore della reale adozione di "criteri idonei a premiare l'efficienza e l'efficacia nella gestione del servizio". Necessario, quindi, introdurre "la definizione di fabbisogni e costi standard" anche nel tpl per "premiare chi eroga il servizio a costi minori", tenendo comunque in conto "della fornitura di un livello adeguato di servizio". Il documento della commissione ricorda come la legge di stabilità per il 2014 già introduce i criteri ma bisognerà valutare "il rispetto del termine del 31 marzo e i risultati prodotti".

PIÙ RESPONSABILITÀ E MONITORAGGIO Nella proposta c'è anche spazio all'introduzione di "elementi di responsabilità nella gestione del servizio di tpl da parte delle regioni e degli enti locali", oltre che nella "valutazione dei risultati". Quindi occorre "monitorare gli andamenti del servizio e le spese", introducendo anche possibili interventi statali di commissariamento nel caso di valutazioni negative e squilibri finanziari.



NUOVE POLITICHE TARIFFARIE Secondo la proposta della commissione bisogna contrastare "l'evasione tariffaria", incrementando i controlli e introducendo "sistemi di bigliettazione a bordo dei mezzi". Necessario, poi, introdurre nuove politiche tariffarie non "aumentando in modo generalizzato il prezzo dei biglietti" ma introducendo differenziazioni "orientate all'aumento dei ricavi da profitto" e volte "a ridurre la pressione della domanda negli orari di punta".

DISTINGUERE RUOLI AZIENDE EROGANTI SERVIZI-ENTI PUBBLICI Nella proposta emerge anche l'esigenza di distinguere dalle strutture statali il ruolo delle aziende "che erogano il servizio" e che hanno "natura giuridica privata ma che sono partecipate o controllate da soggetti pubblici". I soggetti pubblici dovrebbero "avere la capacità di controllare come vengono impiegate le risorse" destinate alle società affidatarie della gestione.

Secondo la commissione "un elemento di particolare criticità emerge dalla sovrapposizione e commistione dei ruoli", con effetti negativi sulle eventuali responsabilità. Infatti all'ente pubblico spettano "compiti di indirizzo, programmazione e vigilanza" mentre alla società che eroga il servizio "spetta il compito di gestirlo nel modo più efficiente". Si punta, perciò, ad un vero "rispetto del contratto di servizio".

DIMENSIONI E EFFICIENZA AZIENDE La proposta di documento prevede poi altre esigenze tra cui: “ridurre il personale amministrativo” delle aziende che erogano il servizio di tpl, evitare “la frammentazione” che è strettamente connessa “alla bassa efficienza”, e definire gli ambiti territoriali ottimali connessi “all’aggregazione delle aziende” e alla “possibilità di conseguimento di economie di scala”.

CONCORRENZA Il documento evidenzia come “un rafforzamento delle dinamiche concorrenziali” possa aiutare ad incrementare l’efficienza delle aziende, dando certezze ad un “quadro normativo assai incerto e complesso” e nonostante ci siano validi e numerosi motivi a supporto dello “strumento dell’affidamento diretto” finora privilegiato, ad esempio, nel tpl ferroviario.

MOBILITÀ SOSTENIBILE Dalla proposta della commissione emerge come tutto il quadro delineato degli interventi nel settore debba necessariamente essere vincolato all’ambito “più ampio di una politica per la mobilità sostenibile” finalizzata al perseguimento degli obiettivi di “sicurezza, efficienza e riduzione dell’impatto ambientale”. Si rileva anche la possibilità di inserire nella Costituzione, a tal fine, uno specifico (e distinto dagli altri diritti fondamentali) “diritto alla mobilità”.

Infine secondo il documento, con specifico riferimento alla mobilità urbana, bisognerà puntare a “trarre benefici dalle innovazioni del settore delle tecnologie, dell’informazione e della comunicazione” istituendo, ad esempio, banche dati comuni e centralizzate per la raccolta e la diffusione delle informazioni sui flussi di traffico. Inevitabile, quindi, che i futuri investimenti riguardino “i sistemi di trasporto intelligente”.