

Trasporto locale e liberalizzazioni - Trasporto pubblico locale, le proposte di Ferrovie dello Stato

Risorse finanziarie adeguate, ulteriori sforzi per rendere le nostre imprese ancora più efficienti e produttive, certezza nei pagamenti dei servizi erogati, modelli di offerta coerenti con le reali e differenziate esigenze della domanda, evitando inutili duplicazioni di servizi ed esaltando le potenzialità dei singoli vettori, attraverso una loro razionale integrazione.

Sono questi, secondo il gruppo Ferrovie dello Stato, i principali nodi da sciogliere e le sfide future per innovare il trasporto locale e offrire a milioni di pendolari servizi più efficaci e più aderenti alle loro richieste. "Per quanto riguarda l'efficienza dei processi industriali – si legge in una nota diffusa in occasione del Forum del Trasporto pubblico locale -, le società del Gruppo FS Italiane hanno intrapreso negli ultimi sette anni un percorso di risanamento e riorganizzazione importante.

Un percorso che non è finito e prosegue, puntando al consolidamento dei risultati raggiunti come il miglioramento della puntualità e della pulizia e ai nuovi traguardi, contenuti nel Piano Industriale 2014–2017. Si sono comunque create le premesse per investimenti che, per consistenza e qualità, non hanno precedenti in epoche recenti".

"Altri nodi cruciali - si legge nella nota di FS - sono di diretta competenza di Stato, Regioni e Comuni quali: le scelte normative e di indirizzo; stabilire il mix tra corrispettivi e tariffe per coprire i costi dei servizi richiesti; pianificare i servizi necessari ai loro territori (rotte, frequenze dei collegamenti, caratteristiche dei treni, fermate, servizi ancillari); definire i modelli di offerta puntando all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto a vantaggio dell'efficienza dell'intero sistema; adottare politiche di disincentivazione del trasporto privato nelle grandi città e di sostegno a una mobilità dolce e a basso impatto ambientale.

Per migliorare l'offerta del TPL, le singole società del Gruppo FS Italiane hanno programmato una serie di iniziative incluse nel Piano Industriale 2014–2017: 3 miliardi di euro per ammodernare la flotta di Trenitalia e innovare le tecnologie a servizio del business e dei clienti; 80 milioni di euro destinati all'acquisto di 496 nuovi bus per Busitalia che arricchendo l'offerta del Gruppo con il trasporto su gomma consente allo stesso di proporsi come operatore integrato, efficace interlocutore unico dei committenti pubblici".

"Rientrano sempre nelle iniziative di pertinenza del Gruppo FS Italiane - si legge ancora - gli interventi di Rete Ferroviaria Italiana per garantire un uso ottimale dell'infrastruttura, in particolare nelle grandi aree metropolitane, con lavori di: potenziamento della rete; eliminazione dei 'colli di bottiglia' e delle interferenze di traffico che penalizzano i treni locali; definizione di tracce orarie adeguate a modelli di offerta differenziati tra servizi urbani/metropolitani e regionali; miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità di circa 500 stazioni, a traffico prevalentemente pendolare, distribuite su tutto il territorio nazionale; creazione, di concerto con i Comuni, delle condizioni logistiche intorno alle stazioni per favorire l'integrazione treno/gomma, treno/bici".

FS Italiane ribadisce "di essere favorevole al possibile affidamento dei servizi tramite gare. Auspica, però,

che ciò avvenga con le medesime regole in tutta Europa, ovvero in condizioni di reciprocità. Condizioni necessarie per gare 'contendibili' sono la chiarezza delle regole, bandi di gara che sappiano ben qualificare la richiesta della committenza, puntando ad una vera ed efficace integrazione modale, con corrispettivi adeguati, tali da remunerare il capitale investito dalle aziende e assicurare continuità e certezza dei pagamenti.

L'esperienza maturata con Netinera nel trasporto locale in Germania e il confronto condotto con le realtà estere evidenzia come lo 'spread' attuale che ci allontana dagli standard europei riguarda soprattutto: le politiche di disincentivazione del trasporto privato nelle grandi città; i livelli di tariffe e corrispettivi; l'efficacia della committenza pubblica di programmare un'offerta adeguata e coerente alla domanda; le modalità di attribuzione (per gara o affidamento diretto) certe e stabili nel tempo dei Contratti di Servizio; i meccanismi di finanziamento, la certezza dei pagamenti e l'indicizzazione dei corrispettivi nell'intero periodo di valenza dei Contratti di Servizio”.

