

Dpef, le sette mosse per rilanciare il tpl inserite nell'Allegato alle infrastrutture. Risanare le aziende e riavviare la liberalizzazione del settore

Nei giorni scorsi la Commissione Bilancio del Senato ha concluso l'esame del Dpef 2009-2011. Il Dpef propone quest'anno un Allegato Infrastrutture di oltre 150 pagine che mette nero su bianco lo stato di avanzamento delle attività e dei lavori del Piano decennale delle infrastrutture strategiche previsto dalla "legge Obiettivo" (legge 21 dicembre 2001, n. 443), definisce le linee programmatiche del prossimo quinquennio e attribuisce la responsabilità unitaria al Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nello specifico, al capitolo 6 dell'Allegato, tra le emergenze nella organizzazione dell'assetto trasportistico e logistico del Paese, vengono individuate quelle relative al settore del trasporto pubblico locale: il forte indebitamento delle aziende e degli enti locali; la mancata liberalizzazione del settore; la scarsa infrastrutturazione e dotazione di parco rotabile delle aree metropolitane; l'organizzazione del lavoro; l'inquinamento atmosferico e il costo della congestione, quantificato nel 2007 in oltre 9 miliardi di euro. Le azioni strategiche prospettate per rispondere alle emergenze consistono nella definizione normativa di un apposito "Fondo per la ristrutturazione gestionale del trasporto pubblico locale", nella introduzione di un patto di stabilità tra Stato e Regioni dedicato al TPL, nella rivisitazione della logica fiscale sulle aziende di TPL e nella identificazione di una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali o forme di mobilità a scala nazionale nel settore. Infine, si legge nell'Allegato, "Si ritiene opportuno supportare ulteriormente le motivazioni delle emergenze legate al tpl fornendo ulteriori considerazioni: l'inquinamento in ambito urbano è causato in modo rilevante dagli autobus: pur incidendo solo per il 7% come mezzi all'interno del tessuto urbano, le emissioni inquinanti superano il 40%; l'attuale parco circolante supera di poco le 17mila unità; solo 550 autobus utilizzano il metano (Cng); la soglia accettabile, alla luce dell'Accordo di Kyoto, dovrebbe essere almeno di 6mila mezzi a Cng (costo stimato di rete e distribuzione 1,8 miliardi di euro); ipotizzare l'utilizzo dell'idrogeno significa rinviare la soluzione del problema al 2015".