

Delrio: nel question time illustra i 4 pilastri per riformare i servizi del trasporto pubblico locale

Quattro pilastri per riformare i servizi di trasporto pubblico locale. Ne ha parlato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, in occasione del question time oggi alla Camera, rispondendo a una interrogazione: delega di riforma del TPL che mette al centro i cittadini, costi standard, rinnovo del parco mezzi, certezza del finanziamento statale. "Siamo assolutamente convinti che un regime di concorrenza, laddove ovviamente vi sia il desiderio e l'intenzione di soddisfare al pieno i diritti dei cittadini alla mobilità, sia esattamente un diritto che vada espletato fino in fondo" ha detto il Ministro sollecitato sul tema della concorrenza richiamato anche dall'Antitrust. "A questo fine - ha continuato - noi abbiamo messo in campo quattro azioni per fare in modo che il diritto alla mobilità, che riguarda milioni di persone sui servizi pubblici, per esempio in un anno ci sono più di 750 milioni di persone che si muovono sulle metropolitane di Milano e oltre 250 milioni su quelle di Roma, significhi garantire un servizio efficiente".

"Il primo pilastro - ha detto il Ministro - è il decreto all'esame del Senato sui Servizi Pubblici Locali, che va in questa direzione. Dice che, appunto, bisogna aprire al mercato e si può esercitare in house solo secondo le direttive europee. Per rafforzare il trasporto pubblico locale puntiamo essenzialmente sulla regolazione: nel decreto delegato sui Servizi Pubblici Locali c'è la centralità del cittadino nelle fasi di pianificazione e nella erogazione di servizi".

"Il secondo pilastro molto rilevante - ha continuato - è il decreto che determinerà i costi standard grazie al quale sarà possibile perseguire una più equa distribuzione delle risorse statali tra le regioni superando così la spesa storica che è un altro elemento di inefficienza e quindi ponendo i costi a elemento di riferimento per le basi di gara. Il terzo pilastro è il rinnovo straordinario dei mezzi obsoleti e inquinanti. Come lei sa il parco autobus italiano viaggia con vita media circa di 12 anni rispetto ai 7,7 anni in Europa e quindi abbiamo investite notevoli risorse: già trasferiti 350 milioni di euro alle Regioni per l'acquisto di nuovi autobus, altri 150 milioni sono pronti per essere trasferiti nel prossimo anno e abbiamo messo oltre 640 milioni per il rinnovo del parco rotabile in campo ferroviario. E investiremo ulteriori risorse con i Fondi Azione e Coesione per favorire il ricambio rapido del parco mezzi anche nel nostro Mezzogiorno".

E da ultimo, "quarto pilastro: oltre ai servizi pubblici locali di qualità, ai costi standard, al rinnovo del parco rotabile, la certezza della dinamica del finanziamento che oggi è troppo variabile e poi forme di incentivi tariffari per i cittadini che scelgono di abbandonare l'uso dell'auto e di scegliere il mezzo pubblico per utilizzare quindi la mobilità collettiva che è la vera sfida che questo Paese ha di fronte, visto che la gran parte dei cittadini e delle merci si muovono appunto su gomma o con mezzo privato e quindi è chiaro che questo è il nostro obiettivo. Obiettivo che sarà raggiunto anche grazie a una progressiva liberalizzazione. Nel decreto Servizi Pubblici Locali sono previste gare a piccoli lotti esattamente per favorire la concorrenza, la qualità del servizio e la centralità dell'utente".

Di seguito riportiamo il testo dell'interrogazione degli onorevoli GAROFALO, LUPI e BOSCO a cui il ministro ha risposto: — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere – premesso che: un'indagine dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha dimostrato come i servizi relativi al trasporto pubblico locale siano gestiti in base a contratti in esclusiva affidati direttamente ad imprese partecipate degli enti locali o, nel caso di trasporti su ferro, a Trenitalia; lo stesso rapporto dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha rilevato come la gestione di un servizio efficiente e di qualità dei trasporti dipenda non tanto dalla proprietà pubblica o privata delle imprese, quanto dalla presenza di meccanismi, come quelli adottati tramite gare, che stimolano le imprese a comportarsi in modo virtuoso; il trasporto pubblico locale è la seconda voce di spesa per le regioni dopo la sanità e, in questo momento, è indiscutibile che lo stesso abbia gravi criticità. Il settore, tra l'altro, impegna 7 miliardi di euro di fondi

statali e ne genera quasi 11 di ricavi, con la vendita dei biglietti che copre appena il 30 per cento dei costi; è innegabile che uno sviluppo del trasporto pubblico locale potrebbe generare effetti molto positivi per la mobilità sostenibile e per ridurre la congestione soprattutto nei grandi centri urbani, con innegabili benefici per l'ambiente, la salute e la qualità della vita; la rete ad alta velocità riveste un'importanza fondamentale nei piani di sviluppo della ferrovia italiana e, in genere, per un sistema di trasporti più sostenibile. In particolare, l'alta velocità ha implementato la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria italiana, oltre che l'integrazione con la rete europea. Inoltre, essa ha contribuito al riequilibrio dei trasporti nazionali, oggi fortemente squilibrati a favore del trasporto su strada.

Da ultimo, essa ha migliorato la concorrenza nel settore dei trasporti, incidendo positivamente sulle tariffe applicate agli utenti; in tale contesto, peraltro, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, nel corso di un'audizione tenutasi in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, ha sottolineato l'attenzione che Ferrovie dello Stato ha nei riguardi del trasporto pubblico della capitale. A tal proposito, egli ha confermato un'interlocuzione con il comune di Roma relativamente al futuro dell'azienda Atac; è, inoltre, da notare come l'indagine dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato evidenzia che nei centri urbani vi sia un'offerta di trasporto pubblico con diverse criticità ed addirittura, nonostante l'esborso di notevoli risorse economiche, l'offerta risulti peggiore nelle zone frequentate dagli utenti con redditi minori; emergono, inoltre, notevoli squilibri strutturali come investimenti insufficienti in infrastrutture e parco rotabile molto vecchio. In particolare, si registra che nelle regioni centro-meridionali il settore del trasporto pubblico locale ha servizi di qualità peggiori a fronte del pagamento di prezzi non inferiori a quelli praticati nel Nord del nostro Paese?—: quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, per garantire un servizio di trasporto pubblico locale che, aprendosi al mercato ed alla concorrenza, risulti maggiormente efficiente ed efficace, in modo da garantire un servizio di qualità che permetta al cittadino di esercitare in modo effettivo il diritto alla mobilità.

