

ODG sul Trasporto Pubblico Locale

La Regione Piemonte, soggetta ad un generale invecchiamento della popolazione con relativa concentrazione nelle aree urbane, necessita di una rinnovata offerta di mobilità, superando gradualmente la mobilità auto centrica.

Il quadro della domanda sta ad oggi subendo profonde modifiche dovute alla pandemia in corso; l'accelerazione dei processi di innovazione tecnologica, in tema di "comunicazione a distanza", sta anch'esso influenzando sulla riduzione della domanda; gli effetti di tali cambiamenti richiedono una necessaria revisione delle politiche in materia di Trasporto Pubblico locale e dei relativi obiettivi.

E' prioritario dare un nuovo impulso ai seguenti ambiti ad oggi non ancora affrontati con l'adeguata attenzione.

1- La sostenibilità ambientale: va sostenuta la transizione verde incrementando e rinnovando il parco autobus, la flotta dei treni adibiti al TPL e la flotta di continuità territoriale con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale (modalità elettrica, a metano, a idrogeno) a seconda della tipologia di segmentazione e della migliore tecnologia disponibile, e sviluppando la mobilità ciclistica e la mobilità alternativa (monopattino), compresa quella pedonale.

2- La promozione di un diverso approccio verso gli utenti volto a fornire un servizio di qualità e attrattivo. L'attuale livello di segnalazioni di disservizi che riguardano l'intera rete regionale non sono più sostenibili. Carenza di corse, soppressione di treni, ritardi e disagi sono sintomi di un disagio crescente che coinvolge il TPL sia su ferro che su gomma. La Regione Piemonte deve affrontare queste crescenti difficoltà mettendo in campo un disegno strategico di rilancio del trasporto pubblico locale, individuando con chiarezza gli obiettivi da realizzare in questa parte terminale della legislatura regionale. È il momento giusto per organizzare gli Stati Generali del Trasporto Locale: si dia voce alle parti sociali, ai comitati dei pendolari, alle tante associazioni che si occupano di sostenibilità ambientale, alle aziende di trasporto e ai sindaci e amministratori locali che spesso sono soli a fronteggiare il disagio dei passeggeri. Si organizzi un ampio confronto tra tutti i soggetti che si occupano di trasporto, dal ferro alla gomma.

In questi anni si sono rese evidenti criticità derivate dai tagli al sistema dei trasporti, che, in Piemonte, hanno toccato quote tra il 15% e il 17% e hanno originato un corrispondente crollo dei passeggeri (tra il -5% e il -24%), a testimonianza del fatto che sono state tagliate anche linee interessate da buoni livelli di carico. Purtroppo con la pandemia si sono liberate risorse aggiuntive, con diversi provvedimenti approvati dal Governo, che hanno ricadute sul TPL: si segnalano in particolare i decreti "Cura Italia", "Liquidità", "Rilancio" ed in ultimo il recente decreto " Sostegni"

Il Decreto "Cura Italia", ha introdotto specifici riferimenti agli affidamenti dei servizi di TPL, al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale. In sostanza non possono essere applicate dai committenti, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate.

Il Decreto "Liquidità" ha introdotto misure urgenti in materia di accesso al credito e, sostegno alla liquidità.

Il Decreto "Rilancio" ha istituito un apposito fondo presso il MIT, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

L'attuale Decreto " Sostegni" ha stanziato ulteriori 800 milioni alle aziende del trasporto pubblico locale e regionale per compensare i mancati ricavi a seguito delle restrizioni negli spostamenti e nella capienza massima dei mezzi di trasporto durante la pandemia; 20 milioni in più per agevolare l'uso di taxi e servizi Ncc (noleggio con conducente) dalle persone con mobilità ridotta o appartenenti a fasce economicamente deboli; questi 800 milioni si aggiungono alla cifra di oltre un miliardo già stanziata per le medesime finalità nei precedenti provvedimenti e nella legge di bilancio. Nel complesso al settore sono state quindi attribuite risorse pari a 1,8 miliardi per indennizzi legati alle misure di contenimento del Covid.

Dopo Pasqua è previsto il ritorno degli studenti a scuola ed il Pd chiede che la Regione e AMP si impegnino a disporre un servizio di trasporto sicuro, ed efficiente per le scuole, con un piano straordinario di trasporto per la scuola.

Per colmare il gap creato a livello di risorse e per recuperare la domanda persa si ritiene necessario procedere ad una revisione generale dell'assetto dei servizi con una forte governance regionale.

Politiche per il TPL

In questi anni abbiamo assistito ad un crescendo di difficoltà a procedere con gli affidamenti integrati ferro gomma, per i bacini di utenza previsti, attraverso le gare pubbliche. Purtroppo il PD ritiene che questa sia la strada da perseguire con fermezza, sebbene l'assetto integrato gomma-ferro del TPL regionale deve essere definito mediante la collaborazione tra tutti gli attori coinvolti, ponendosi come obiettivo l'equilibrio economico di entrambe le componenti (sia ferro, sia gomma).

Con riferimento al Servizio Ferroviario Regionale Il Pd ritiene che si debbano ricercare, tra gli operatori, manifestazioni di interesse per favorire la riattivazione dei servizi ferroviari sulle linee sospese, anche valutando proposte a valenza commerciale, senza cofinanziamento regionale.

L'agenzia della mobilità Piemontese deve potenziare sempre di più la sua capacità regolatoria anche avvalendosi delle competenze, oggi in capo alle Province. Occorre pertanto sollecitare le Amministrazioni Provinciali affinché consentano all'Agenzia di avvalersi del loro personale con specifiche convenzioni

La sostenibilità ambientale del TPL prevede che sempre più quote di trasporto persone si trasferiscano dalla gomma al ferro, quindi oltre al recupero delle linee dismesse e all'elettrificazione (o passaggio alla trazione ad idrogeno) delle tratte diesel, ed alla necessità di collegare le periferie della città metropolitana, (esempio la Valsangone), occorre potenziare i servizi ferroviari a cominciare, a mero titolo d'esempio, da alcune direttrici

strategiche di collegamento tra Torino e Asti-Alessandria-Voghera-Pavia-(Milano), Novara -Varallo-(Milano), Santhià - Biella e Ivrea - (Aosta).

Si tratta di assi particolarmente rilevanti in quanto non solo coinvolgono alcune delle linee più importanti della rete nazionale, ma anche perché interessano importanti nodi ferroviari da cui dipartono numerose e fondamentali linee locali.

I collegamenti interessano in modo diretto ogni provincia piemontese e in modo indiretto sono interessate anche altre aree delle regioni confinanti, dalla Lombardia all'Emilia Romagna, dalla Liguria alla Valle D'Aosta.

Occorre da parte del Piemonte un impegno forte nel rapportarsi con le altre regioni per pianificare servizi che mettano al centro una nuova idea di mobilità anche interregionale. Necessita una strategia di collegamento più efficiente gomma/ferro per collegare le periferie della città metropolitana, citando come esempio la Valsangone, in modo da incentivare l' utilizzo del trasporto su ferro per consentire una migliore qualità dell' aria

Per quanto riguarda i Bacini è necessario avviare una fase di approfondimento delle possibilità di migliorare l'efficienza e la sostenibilità del Servizi favorendone un'elevata integrazione, anche tariffaria. Vanno attivati confronti serrati nelle assemblee di Bacino allo scopo di valutare l'efficacia delle reti di TPL , con gli operatori del trasporto pubblico e con gli Enti territoriali interessati al fine di avanzare nuove proposte di rimodulazione degli orari e di miglioramento delle coincidenze gomma – ferro anche, e soprattutto, alla luce dei criteri di sostenibilità.

In ultimo, ma non meno importante, va incentivata, in nome della sostenibilità ambientale, la mobilità ciclabile casa- scuola, casa-lavoro, promuovendo l'uso di biciclette elettriche o monopattini in combinazione con l'uso del trasporto pubblico.

Infine va attivato in tutti i bacini un sistema tariffario unico per l'utilizzo indifferente delle corse treno e corse bus e l'utilizzo di una Rete di vendita multicanale: stazioni, emittitrici elettroniche, sito web ed App.

Alberto Avetta

Graziano Moro

29 Marzo 2021