

Nuove disposizioni in materia di autoservizi pubblici non di linea D.L. 143 / A.C. 1478

Osservazioni e proposte UNCEM

UNCEM - Unione nazionale dei Comuni, delle Comunità e degli Enti montani - si è occupata in diverse occasioni di organizzazione dei trasporti nelle valli alpine e appenniniche, in particolare con le Delegazioni regionali in un rapporto costante con le Regioni.

In merito al trasporto pubblico e all'organizzazione dei servizi pubblici non di linea, UNCEM ha sostenuto più volte come vi sia la necessità di promuovere un'organizzazione più efficace e sostenibile dei trasporti nelle "aree interne" e montane, rispondendo alle diverse opportunità segnalate dai Sindaci e dai cittadini. L'accessibilità è fondamentale per generare uguaglianza sociale, diritti di cittadinanza e per ridurre le sperequazioni territoriali.

UNCEM ritiene pertanto di condividere con i relatori della legge in oggetto, con la competente Commissione parlamentare, con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alcune considerazioni più generali in merito al D.L. 143 / A.C. 1478. Riteniamo che, nella fase di esame ed emendamento al testo originario, possano trovare spazio alcune opportunità specifiche per i territori dei quali UNCEM si occupa e che rappresenta.

1. I trasporti oggi nelle aree montane . Alcune considerazioni generali

Il trasporto nelle aree interne e montane oggi è di tipo tradizionale: i pullman procedono a raggiera partendo dai centri di riferimento per i maggiori servizi (scuole superiori, ospedali, uffici provinciali e decentrati, ecc.). I treni percorrono poche linee, soprattutto di collegamento tra capoluoghi e alcuni grandi centri provinciali. Generalmente nei Comuni totalmente montani e parzialmente montani italiani non sono presenti Taxi, salvo in poche situazioni di Comuni superiori ai 5.000 abitanti o ad alta vocazione turistica. Sono nati negli ultimi anni alcuni servizi NCC.

In sostanza il trasporto locale è molto modellato sulla domanda di mobilità degli studenti con riferimenti minori alle esigenze mercatali, ma mancano in

particolare: corrispondenza alle esigenze turistiche; corrispondenza alla mobilità interna delle vallate; corrispondenza di tipologie trasportistiche alle esigenze delle aree a domanda debole; modalità organizzative e impiego di mezzi meno costosi rispetto alla situazione vigente.

I centri abitati sono quasi tutti insediati lungo i pendii e nelle diramazioni interne delle vallate. I pullman, invece, percorrono l'asta principale delle valli lasciando scoperti i servizi in numerosi tratti di collegamento tra i fondovalle e i paesi più in alto.

I pullman di "linea" hanno capacità di carico e costi di esercizio determinati sulla base dei carichi "in partenza" dai capoluoghi, del tutto eccedenti ed anche tecnicamente poco impiegabili nelle parti alte e laterali delle vallate.

In conseguenza di quanto illustrato ai punti precedenti abbiamo costi elevati, anche in termini ambientali e servizi limitati e solo parzialmente corrispondenti alla domanda locale.

Quanto sopra considerato è necessario promuovere una profonda revisione e riorganizzazione del trasporto pubblico locale nelle medie e alte vallate alpine ed appenniniche, tenendo conto almeno dei seguenti fattori:

- garantire un servizio pubblico di mobilità a tutti i residenti;
- agevolare l'affluenza e la fruizione turistica di tutte le vallate;
- utilizzare mezzi di trasporto meno impattanti, tecnicamente adatti al servizio nei piccoli spazi.

Ciò comporta di studiare l'impiego di mezzi elettrici e di organizzare, utilizzando la pluriattività tipica del lavoro in montagna, l'adozione di servizi a domanda individuale.

Le tecniche di comunicazione possono consentire la realizzazione di "piattaforme informatiche" per la gestione dei servizi a domanda individuale programmata con risultati di elevato valore per la vivibilità del territorio, i consumi energetici, lo sviluppo di modalità specifiche di mobilità per le terre alte.

Questo richiede un dettagliato studio sulla mobilità necessaria superando l'attuale condizione che obbliga la domanda ad adeguarsi all'offerta, a favore di una offerta che tende a modellarsi sulla base della domanda. Per il turismo questa esigenza molto avvertita viene affrontata dai singoli operatori (albergatori, stazioni sciistiche) con mezzi propri per il trasporto dei clienti il che ovviamente comporta problemi sia di costi che di mezzi.

Un "piano per i trasporti nelle aree interne" deve ubbidire ai seguenti vincoli:

- contenimento dei costi, in particolare di quelli ambientali;

- aumento della fruizione del trasporto pubblico locale, verso il superamento di quel limite insostenibile per cui “se non si hanno mezzi di trasporto individuali in montagna non si può vivere”;
- sperimentazione di nuove e più avanzate forme di organizzazione della logistica nel quadro del concetto di smart valley;
- organizzazione di un modello sperimentale nel territorio delle alpi italo-francesi.

2. I trasporti e la Strategia aree interne

È decisivo configurare le iniziative di riorganizzazione dei trasporti nelle valli alpine e appenniniche, verso i capoluoghi e all'interno dei territori, nel quadro di un più complesso scenario che tenga conto della riorganizzazione anche di altri servizi pubblici, in primis sanità, socio-assistenza e scuole. È l'approccio della Strategia nazionale aree interne - che UNCEM ha chiesto che venga resa stabile e strutturata con un PON nazionale, così da estenderla a tutti i territori montani - nella quale i servizi di base alle comunità e ai singoli cittadini vengono ridefiniti tenendo conto delle forti connessioni che esistono tra loro. Così, è impossibile non riorganizzare i trasporti senza tenere conto della collocazione di presidi sanitari e poli scolastici. È un approccio non nuovo, che oggi la Strategia nazionale aree interne aiuta a definire in modo più compiuto, anche guardando a quanto fatto in altre aree pilota nel Paese.

3. L'opportunità del trasporto a chiamata

Su molti territori, in molte valli alpine e appenniniche stanno nascendo progetti per la costruzione di reti di “trasporto a chiamata” – unito a soluzioni miste di car pooling e car sharing. A oggi vi sono alcuni progetti attivi. È importante avere indirizzi e anche regole per incentivare i sistemi a chiamata e gli accordi con i privati, individuando anche specifiche risorse (fuori o dentro quanto i bilanci regionali prevedono oggi sul TPL). Ogni territorio deve poi definire un proprio modello di intervento, specifico.

Sulla base di questa considerazione, riteniamo di segnalare alcune necessità per il D.L. 143 / A.C. 1478:

- I servizi NCC possono rispondere - in alcuni territori e Comuni alpini e appenninici già rispondono - alle richieste dell'utenza dei territori "a domanda debole", quali dunque di completamento e aggiornamento rispetto ai servizi di mobilità garantiti dal TPL, Trasporto pubblico locale, organizzato dalle Regioni. Hanno però forme e articolazioni diverse rispetto ai servizi NCC organizzati nelle aree urbane e in particolare nelle città ad alta vocazione turistica.
- I servizi NCC nelle aree montane e interne del Paese sono molto spesso svolti da soggetti privati che, creando una impresa ad hoc, completano il loro reddito all'interno di una "pluriattività" che è tipica dei territori montani. Agiscono su un'area territoriale che comprende più Comuni, solitamente una valle, agevolando la mobilità lungo l'asse della valle stessa in genere, nelle Alpi e negli Appennini, riconoscibile dall'orografia, ma anche tra diverse valli e tra Comuni confinanti. Questa caratteristica fa sì che ricevano la richiesta anche presso Comuni diversi rispetto a quelli è ubicata la sede dell'autoservizio. UNCEM ritiene opportuno vi sia una sede operativa nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Consideriamo dunque importante, come previsto dal D.L. 143 per il vettore di poter disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri Comuni della medesima Provincia o area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai Comuni predetti.
- UNCEM ritiene opportuno, come indicato nel D.L. che si possano usare per le prenotazioni, effettuate presso la rimessa o la sede, degli strumenti tecnologici. Per le aree montane del Paese, nei piccoli Comuni, UNCEM trova corretto che l'inizio di un nuovo servizio possa avvenire senza ripartire dalla rimessa, quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa, più prenotazioni di servizio oltre la prima. È questo il tipico caso, sui territori montani, di "servizi a chiamata", con prenotazioni effettuate su piattaforma informatica o tramite un numero telefonico dedicato. L'autoveicolo può dunque muoversi tra più Comuni della stessa asta di valle, incontrando le esigenze di mobilità di più persone e trasportandole verso una o più sedi in Comuni diversi.
- Appare evidente che tutto ciò assicura complementarietà ed integrazione rispetto al trasporto collettivo ed individuale di linea, e può rappresentare una soluzione alternativa alle problematiche di viabilità e di raggiungimento delle zone più disagiate.

- Ebbene, attraverso l'affievolimento del principio di territorialità che, ad oggi, ha sempre caratterizzato tale servizio (soprattutto con la nuova previsione della possibilità che la richiesta del servizio possa essere effettuata anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici, nonché della possibilità di evitare il rientro in rimessa quando l'autista esce già con una lista di prenotazioni già effettuate dai clienti), si da maggiore concorrenzialità al mercato, con riflessi positivi sulla maggiore circolazione delle persone sull'intero territorio nazionale; evitando il più possibile di lasciare fuori dal servizio i territori più lontani dai flussi di viabilità ordinaria (comuni montani).