



**LEGAMBIENTE**

## **Commissione Trasporti della Camera: risoluzione in commissione sul trasporto pubblico e collettivo**

### **Audizione di Legambiente del 4 ottobre sulle risoluzioni Raimondo, Casu e Ghirra**

#### **Sulle proposte di risoluzione**

La risoluzione “Raimondo” è importante e condivisibile, soprattutto quando nelle proposte finali invita il governo “ad adottare iniziative di competenza volte a introdurre, al fine del riparto del nuovo Fondo Tpl il concetto innovativo dei «Livelli essenziali di trasporto», ... un nuovo modello di ripartizione della spesa pubblica che consideri specifici indicatori in tema di territorio, demografia, economia, mobilità, offerta di trasporto e, in minima parte, spesa storica”. Ma evita di invitare il governo, al fine di evitare un arretramento dell’offerta nelle città e nelle regioni con una maggior offerta di trasporto collettivo, condiviso, di linea e non di linea, **la necessità di un aumento della spesa pubblica di sostegno sia sugli investimenti che sull’offerta di servizio.**

Dove trovare le risorse? Per esempio **dai bonus auto di proprietà a combustione**, che non servono a nulla. Il costo di una utilitaria (a combustione) nuova è quasi raddoppiato in vent’anni (dati UNRAE). Il 50% delle famiglie italiane a reddito più basso non compra più auto nuove. Il costo della benzina alla pompa è raddoppiato in vent’anni. Mentre il reddito medio disponibile è lo stesso del 1995. Per esempio **dai Sussidi Ambientalmente Dannosi**, che anche secondo lo stesso ultimo report del MASE, ammontano ancora a 22 miliardi all’anno (2021), superando quelli “favorevoli”. Finanziamo il petrolio, il metano, l’inquinamento, secondo il report più completo di Legambiente per quasi 40 miliardi all’anno.

Basti pensare che il trasporto elettrico ferroviario trasporta l’8% dei passeggeri e il 20% delle merci (calcolato in km percorsi ogni persona all’anno o tonnellata di merci) consumando appena l’1,5% dell’energia impiegata nei trasporti (dati 2021 Ispra). Peccato che l’80% dei km percorsi ogni anno dagli italiani sia con auto private.

Condividiamo anche le risoluzioni “Casu” e “Ghirra”, soprattutto nelle richieste di maggiori investimenti sia nelle aree metropolitane che nelle regioni del Sud e delle Isole in cui i servizi di trasporto ferroviario e pubblico è particolarmente carente.

#### **L’anello ferroviario di Roma**

Le infrastrutture previste nei prossimi anni sulla rete ferroviaria sono rilevanti, ed è evidente che, in un orizzonte al 2030, ora le priorità debbano diventare le aree urbane con interventi di potenziamento delle linee ferroviarie intorno ai grandi nodi. Bisogna intervenire su casi come il completamento dell’anello ferroviario di Roma che ancora non è finanziato e sui lavori per il potenziamento del nodo ferroviario di Genova, in estremo ritardo nonostante i disagi procurati ai cittadini e alle cittadine per oltre 10 anni.

#### **Non basta il rinnovo del parco circolante**

Non bastano il rinnovo del parco circolante (che è in gran parte avvenuto e ha una pianificazione importante anche per i prossimi anni grazie ai contratti di servizio tra le Regioni e Trenitalia) e il miglioramento dell’infrastruttura, se il servizio non è strutturato sulle esigenze dei cittadini. Sono necessari più treni per aumentare l’offerta di servizio in particolare nelle aree urbane nelle ore di punta. Legambiente, tramite il Rapporto Pendolaria 2023 (<https://www.pendolaria.it/rapporto-pendolaria-2023/>) ha proposto una suddivisione approfondita delle linee su cui fare interventi. Una prima proposta riguarda linee ferroviarie regionali, suburbane e di metropolitane che sono attive ma che hanno bisogno del potenziamento del servizio, in alcuni casi dell’elettrificazione e di raddoppi, in modo da aumentare le frequenze di passaggio dei convogli e per offrire un servizio più



## **LEGAMBIENTE**

articolato e accessibile ad una più ampia utenza. Sono 46 linee in tutto, di cui 39 linee ferroviarie, 5 linee di metropolitana a cui si aggiungono le due linee Roma-Lido e Roma Nord-Viterbo da convertire in metropolitane. Una seconda scheda considera, invece, tante linee che hanno un enorme potenziale, sia per il pendolarismo lavorativo e scolastico sia per il turismo, ma che al momento non esistono, sono sospese o vedono transitare pochissimi treni al giorno. Parliamo in tutto di 33 linee, tra cui molte delle ormai famose linee sospese in Piemonte.

### **Treni, metropolitane e tram**

Per potenziare al 2030 il servizio sulle linee ferroviarie esistenti e su quelle che devono essere realizzate, si può stimare un fabbisogno aggiuntivo, rispetto agli investimenti già previsti, di almeno 650 treni regionali, tra nuovi e revamping, di 180 treni metropolitani e 320 tram, per una spesa complessiva di circa 5 miliardi di euro da spalmare negli anni.

### **L'Autorità di Regolazione**

Dal 2013 è operativa l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) che ha tra i suoi compiti la definizione delle condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto e dei contenuti minimi dei diritti degli utenti nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, mentre nel 2019 è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa). È arrivato il momento di affidare al Ministero e all'Autorità chiari compiti di controllo sulla qualità del servizio ferroviario, per fare in modo che sia garantito lo stesso diritto alla mobilità in ogni parte d'Italia.

### **Più risorse per i trasporti collettivi, sharing, di linea e non**

La riforma del TPL deve poi prevedere più risorse, per recuperare i tagli effettuati oltre un decennio fa, attraverso la compartecipazione di risorse statali e regionali, puntando ad aumentare la vendita di biglietti e abbonamenti. Occorre favorire gli abbonamenti (sul modello della detrazione fiscale del 19%) e le riduzioni per le fasce più povere. La sfida sta nel fare in modo che il servizio diventi sempre più moderno e integrato (tra TPL e shared mobility, corsie ciclabili, possibilità di portare bici e monopattini sui mezzi pubblici), semplice (con abbonamenti integrati, con l'utilizzo di smart payments, informazioni aggiornate attraverso i social media in tempo reale), e che da parte delle aziende ci sia finalmente disponibilità ad ascoltare gli utenti come avviene negli altri Paesi europei, concertando le modifiche utili a chi conosce al meglio i pregi e i difetti del trasporto di massa.

### **Un abbonamento per tutti i trasporti regionali**

Un'idea interessante da cui prendere spunto è quella avviata in Germania nell'ultimo anno, con l'istituzione di un abbonamento unico, valido illimitatamente sui mezzi pubblici delle città e sui trasporti regionali, dal costo fisso di 49 euro al mese. Chiaramente una tariffazione di questo genere è focalizzata sullo spingere più persone possibili ad utilizzare i mezzi di trasporto collettivi, e in Italia un'analogha misura costerebbe 2 miliardi, fondi reperibili attingendo alle risorse spese per i bonus auto a combustione, dai buoni benzina e dell'autotrasporto.

Un'altra proposta intelligente può partire da quanto già avviato da un decennio in Alto Adige: una tariffazione, con carta elettronica valida su tutti i mezzi di trasporto, che preveda uno sconto progressivo in base alla frequenza d'uso dei mezzi. In Provincia di Bolzano l'"Alto Adige Pass" ha una durata di 365 giorni, è valido su tutti i mezzi di trasporto pubblico e prevede un tetto massimo di spesa di 640 euro. Il meccanismo di tariffazione progressiva consente di risparmiare notevolmente proprio alle persone che usufruiscono di più del trasporto pubblico locale.

[segreteria@legambiente.it](mailto:segreteria@legambiente.it)

[a.poggio@legambiente.it](mailto:a.poggio@legambiente.it)

[g.nanni@legambiente.it](mailto:g.nanni@legambiente.it)