OSSERVATORIO REGIONALE SUI TRASPORTI

AUDIZIONE ALLA IX COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI SU RISOLUZIONI IN MATERIA DI TPL - CONTRIBUTO

Le tematiche poste dalle risoluzioni sono molto importanti costituendo spesso un patrimonio negativo per tanti cittadini.
Due esempi su Roma per inquadrare la necessità di fondi per Roma ed il Lazio

- Chi vada la notte alla stazione di Roma San Pietro troverà centinaia di motorini posteggiati. Appartengono a pendolare che, pur avendo già sostenuto il costo di un abbonamento integrato, non trovano nel TPL urbano possibilità vantaggiose di spostamento in ambito cittadino, venendo così a sopportare altre spese oltre che ad aumentare l'inquinamento ambientale ed acustico
- Negli ultimi 18 mesi sono stati riaperti i brevi tronchi di ferrovia per Vigna Clara e Val d'Ala, pur con un servizio molto modesto. I fondi per l'esecuzione di questo, oltre che in parte alle penali per i disservizi a Trenitalia, che non sono certo strutturali ed anzi auspichiamo che non servano più, sono stati reperiti tagliando su altri servizi regionali (ad esempio aumentando le riduzioni estive): è chiaro che così non si fa transizione ecologica.

Diciamo quindi subito che bisogna trovare una struttura di finanziamento che consenta ai contratti di servizio quella flessibilità che eviti provvedimenti simili.
Il potenziamento dei fondi ordinari, del FNT, è necessario anche per evitare che dai grandi piani poliennali o in occasione di eventi si debbano stornare quote per interventi non strutturali, come ad esempio il rinnovo delle flotte (che certo è necessario perché i viaggiatori regionali non sono più quelli che non avevano altre possibilità per andare in fabbrica ed erano disposti ad accontentarsi), ma essi vanno concentrati sul potenziamento ed ampliamento della rete.
O anche che, come si discute attualmente nel Lazio, si debbano reperire fondi (come in questo periodo forse necessario ma in prospettiva da evitare) per attenuare l'impatto delle manovre tariffarie previste, quando dopo anni di fermo delle tariffe (la cui problematicità poco i cittadini percepiscono), arrivano inattesi annunci di aumenti che vengono invece percepiti come stangate. Alcuni dicono che a Roma le tariffe sono basse. Se può essere vero in valore assoluto, non lo è certo rapportato ai km di rete di qualità (ferrovie suburbane, metropolitane, tram moderni) come una risoluzione fa capire. 50 km di metropolitana non possono costare come 350. Noi riteniamo a questo proposito che anziché questi pesanti aumenti a data incerta, si preveda che, come in altri paesi europei, le tariffe vengano aggiornate annualmente in base agli indici di inflazione, corretti dal rispetto di parametri quantitativi del servizio e qualitativi (quelle già monitorate dalle carte dei Servizi).

Bisogna inoltre far sì che sia potenziato un coordinamento sovraregionale: oggi tanti cittadini del Lazio che comprano un abbonamento regionale si trovano ad utilizzare treni di altri contratti di servizio su cui sia le imprese sia la Regione stessa ha poco o punto potere di controllo o ad avere difficoltà in aree di confine regionale.

Crediamo dunque che sia auspicabile spendere soldi prima per il TPL piuttosto che spenderli dopo per i danni ambientali e sanitari (sia malattie che incidenti, come anche evidenziato nelle risoluzioni).

Ma non basta concentrarsi sui grandi poli metropolitani.
È evidente che la Capitale ha bisogno che il prezzo che pagano i propri cittadini al fatto di essere attrattrice di ogni tipo di potere poitico, religioso, ecc. venga riconosciuto, ma bisogna anche governare ed agire in prospettiva. Sbaglierebbe chi ancora avesse una visione del trasporto solo come congiunzione veloce di aree metropolitane e di adduzione a queste di pendolari provenienti da periferie dormitorio. C'è bisogno di

restituire vigore alle aree interne ed a quelle turistiche “minori” in maniera da accrescerne l’attrattività, quello che abbiamo in questi anni chiamato “resilienza”. Potenziare il trasporto in queste aree consentirà anche nel tempo di non aumentare la pressione sulle aree metropolitane di viaggiatori e merci: non tutte le strade devono passare da Roma.
E per questo, ma ciò è dimostrato pure dal fallimento di tante esperienze di “razionalizzazione” anche all’estero, non sarà sufficiente nella pianificazione studiare la domanda attuale di mobilità ma creare delle prospettive che la aumentino diffusamente all’interno dei territori più che verso il centro.

05/12/2023