

TESTO APPROVATO

Trento, 10 dicembre 2012

Proposta di ordine del Giorno n.36

Al ddl n. 347 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013 – 2015 della Provincia autonoma di Trento (legge finanziaria provinciale 2013)” e al ddl n. 348 “Bilancio di previsione della Provincia autonoma di Trento per l’esercizio finanziario 2013 e bilancio pluriennale 2013 – 2015”.

E’ necessario migliorare il Trasporto Pubblico Locale

Premesso che,

è molto recente lo studio della Fondazione “Filippo Caracciolo” presentato dal ACI dal titolo “*Il trasporto pubblico locale in Italia: stato, prospettive e confronti internazionali*”, nel quale vengono evidenziati i gravi ritardi del sistema del TPL nel nostro Paese. Secondo lo studio, in un momento di grave crisi economica la carenza o l’inefficienza del sistema dei trasporti genera uno spread della mobilità urbana che comporta alle famiglie un costo aggiuntivo di circa 1.500,00 Euro all’anno. Oggi, l’uso dell’auto ha costi improponibili per la maggior parte delle famiglie italiane e solo una forte implementazione della mobilità pubblica può garantire quella libertà di circolazione, assicurata a tutti dalla Costituzione, nonché dalla Dichiarazione Universale dei Diritti dell’Uomo.

Secondo lo studio, in Italia il gap ferroviario è tale che può essere colmato solo con forti e urgenti investimenti, valutati in un miliardo all’anno di euro di risorse aggiuntive in servizi e oltre quattro miliardi di euro all’anno in infrastrutture e materiale rotabile, per almeno dieci anni, complessivamente circa 50 miliardi.

L’analisi è particolarmente negativa. Nel settore ferroviario, sia urbano che suburbano, in Italia ci sono solo 5 treni Km per abitante (307 milioni/Km/anno) contro la media europea pari a quasi 8 treni Km. Eccellente l’offerta di trasporto ferroviario in Svizzera, pari a 26,5 treni-km/ab., buona anche in Germania, Svezia e Repubblica Ceca attorno a 15 treni-km/ab., sufficiente in Finlandia (9,3), Norvegia (9,2), Slovenia (8,9), Belgio (8,5), anche la Croazia e la Polonia fanno meglio di

noi. Nelle maggiori città, la situazione della rete metropolitana è ancora di maggior squilibrio con 20,3 km di rete metropolitana per milione di abitanti contro la media UE di 54,3 km. Regge il confronto solo Milano (55,7), rispetto alle grandi aree metropolitane del nord dove la rete metropolitana consente la massima competitività dei territori. E' noto, infatti, che la competitività di un Paese dipende in grande misura dalla qualità e dalla vivibilità delle proprie città e aree metropolitane e queste, a loro volta, dipendono moltissimo da sistemi di trasporto pubblico efficienti ed adeguati ai livelli di accessibilità necessari per le diverse aree e i diversi gruppi sociali, alla fruizione e alla vitalità dei centri storici, al contenimento dei livelli di inquinamento locale e globale. Spiccano le città di Newcastle (298,6), Francoforte (125,1), Valencia (164,8), Bilbao (110,3), Dortmund (94,6), e Norimberga (75,8).

Osservato che,

la crisi economica che sta mettendo a rischio la stessa stabilità nazionale, la mancanza di risorse per la riduzione del gap con la realizzazione delle necessarie infrastrutture alternative alla mobilità privata su gomma e la forte riduzione, fin dal 2010, dei trasferimenti dello Stato verso le amministrazioni locali hanno reso e rendono indifferibile l'adozione di politiche di riorganizzazione, razionalizzazione ed efficientamento del trasporto su bus. Si tratta di porre le basi per una riforma complessiva del Trasporto pubblico locale su gomma per garantire la sostenibilità economica per i prossimi anni, ovvero di un servizio sociale e delle sue modalità organizzative, che consenta ai cittadini di esercitare il proprio diritto alla mobilità in un contesto di sostenibilità ambientale.

Nell'area delle Alpi, la qualità della vita è compromessa anche a causa dell'automobilità e quindi di una mobilità insostenibile. La qualità della vita è compromessa per una concezione autocentrica, causa di inquinamento dell'aria e dei mutamenti climatici. L'intervento della provincia di Bolzano, per far pagare il pedaggio alle autovetture sul passo dello Stelvio, costituisce un atteggiamento comunque permissivo (basta pagare) nei riguardi della tutela ambientale. La vera sfida per il trasporto pubblico è rappresentata dai turisti che, attraverso serie politiche di incentivazione del TPL e informazione, dovrebbero essere sensibilizzati e indotti ad utilizzare anche in montagna il treno o l'autobus.

In Trentino, le occasioni per la realizzazione di un grande progetto per una vera mobilità alternativa al mezzo privato sono sempre naufragate. All'inizio degli anni '90, in un momento dove le risorse della nostra autonomia avrebbero consentito "grandi opere", la previsione di una metropolitana di superficie poteva essere l'anticipazione della costruzione di un territorio e di una compagine socio-

economica, in grado di competere meglio con le grandi sfide del futuro. Purtroppo, una progettazione “fuori scala”, probabilmente esagerata con un progetto di massima che prevedeva un costo pari al bilancio provinciale, affossarono irrimediabilmente il progetto.

Oggi, la nuova previsione di collegamento delle diverse aree geomorfologiche, geografiche e socio economiche del Trentino che, con quattro linee per lo più in galleria, dalla periferia convergono sulla città di Trento <“Metroland”>, ripercorre soluzioni di mobilità su ferro auspicabili ma non più attuabili con le risorse di cui oggi dispone il nostro territorio. Inoltre, vanno privilegiati i percorsi in superficie meno costosi e impattanti, necessari anche a livello turistico per una piena consapevolezza e conoscenza del territorio che ci circonda, evitando i percorsi in galleria, i cui costi di gestione e/o manutenzione sono insostenibili con una corretta gestione del servizio. In questo contesto, potrebbero essere rivisitati ed in parte recuperati i percorsi dell’Impero Asburgico. Vanno qui ricordate la linea Arco/Riva inaugurata nel 1891 e cessata nel 1936, la Trento – Tezze (linea della Valsugana), inaugurata nel 1896; la Trento – Malé e la Dermulo – Mendola, nata come tramvia, la linea era la più lunga ferrovia elettrificata in esercizio nell'intero impero austroungarico inaugurate nel 1909; la Ora – Predazzo (linea della Val di Fiemme), inaugurata nel 1917 e cessata nel 1963.

Dato che,

troppo tempo è stato sprecato e troppe occasioni sono state perse. I danni di una mobilità insostenibile per il territorio trentino sono evidenti sia dal punto di vista sociale, per coloro che sono obbligati a servirsi del mezzo privato per mancanza di “mobilità pubblica”, sia dal punto di vista ambientale. Si creano forti discriminazioni tra chi può usufruire del mezzo pubblico e quanti invece sono obbligati a sostenere i costi di una mobilità privata, per andare al lavoro, a scuola, ecc., in un momento dove il bilancio familiare è sempre più a rischio. Ma anche nella tutela ambientale servono politiche attente, non solo per il rispetto del nostro territorio, ma per tutelare e valorizzare una risorsa, il turismo, che rappresenta una parte importante del nostro bilancio e quindi delle risorse che abbiamo a disposizione per mantenere e migliorare il futuro dei nostri figli.

Nel documento elaborato qualche anno fa dal c.d.a. di Trentino Trasporti venivano indicati i danni prodotti da un sistema della mobilità che *“vede la preponderanza assoluta dell’automobile privata”*, prevalenza che genera consumo di territorio, inquinamento con l’emissione di gas climalteranti, nonché problematiche di tipo sanitario con altissimi costi a carico dell’intera collettività.

In Trentino, *“il trasporto pubblico locale è per certi versi soddisfacente e per altri ancora carente”*. E’ di buona qualità per personale, mezzi, puntualità e con costi al pubblico particolarmente

competitivi negli abbonamenti. Sono però necessarie una migliore flessibilità e diversificazione degli orari per ampliare la fascia dei possibili utenti, dai lavoratori flessibili ai turisti. E' necessario un diverso approccio culturale: *“la sensazione è che nel complesso l'urgenza di un cambiamento negli stili di consumo della mobilità è però sempre più sentita e che i tempi siano maturi per poter proporre la mobilità collettiva come vera alternativa alla mobilità privata”*. Servono però investimenti significativi ed un ripensamento complessivo del servizio.

Ritenuto che,

l'obiettivo di una politica lungimirante deve consistere nella possibile riconversione del modello che mette al centro l'automobile, nel consolidamento e nell'offerta di una mobilità pubblica che sappia rimodulare il rapporto utente/territorio, *“un'offerta di mobilità articolata e multimodale, il rafforzamento della mobilità dolce, un trasporto pubblico efficiente e servizi di mobilità come il car sharing, un'informazione onnicomprensiva e un marketing accattivante sono i presupposti per poter giungere preparati all'era post-fossile, l'era solare”*.

A Dobbiaco (BZ) si è svolto nel settembre 2006 un convegno sulla mobilità sostenibile organizzato dall'Accademia dei Colloqui di Dobbiaco. La pubblicazione di alcune tesi con riflessioni sull'innovazione ecologica e sui modelli di sviluppo sostenibile, tesi peraltro ritenute condivisibili nell'ambito del programma di governo della Giunta Provinciale, conferma l'attenzione di alcune amministrazioni al tema della mobilità. D'altronde, è di pochi giorni la notizia che il comune di Dobbiaco ha sottoposto a referendum popolare con carattere consultivo la soluzione di un problema viabilistico. In una delle tesi si rappresenta infatti che: *“Una nuova cultura della mobilità nasce quando le persone vengono coinvolte, con la loro ragione e le loro emozioni, nella ridefinizione delle offerte di mobilità. Le emozioni non devono essere negate né amplificate artificialmente, ma avere la possibilità di esprimersi in un contesto adeguato. Per la mobilità occorrono quindi soluzioni congegnate in modo tale da non essere solo accettate passivamente, bensì vissute attivamente perché associate a emozioni positive”*. Il problema della viabilità e della mobilità non può più essere, infatti, imposto dall'alto, ma va condiviso democraticamente con le popolazioni interessate e con i veri utenti del servizio.

Ma nella tesi più importante, che rappresenta lo “statuto” dell'ambiente coniugato al problema della mobilità, si afferma che: *“Viviamo in una società mobile e partecipiamo alla vita in vari spazi. Rendere accessibili gli spazi pubblici anziché deturparli e aumentare la qualità della vita anziché ridurla è l'obiettivo di una mobilità nuova, che è molto di più che spostarsi in modo rapido e conveniente da un punto A a un punto B. La mobilità è un fatto di cultura, ma a misura d'uomo,*

interessa la testa e il cuore, è legata alle emozioni e deve essere divertente. La mobilità è al tempo stesso una risorsa limitata e le sue conseguenze non devono andare a scapito della vita, della salute e dell'ambiente. Non intendiamo demonizzare l'automobile, ma vogliamo attribuirle il valore che le compete nell'ambito di un sistema di trasporti al passo coi tempi. Occorre quindi passare dall'attuale automobilità predominante a una multimodalità che permetta di scegliere fra varie opzioni: a piedi, in bicicletta, col trasporto pubblico, con il car sharing e anche con il proprio automezzo. Scegliere il mezzo più adeguato a seconda delle esigenze, delle distanze e dell'offerta: questa è la nuova cultura della mobilità”.

Considerato che,

investire nel trasporto pubblico locale conviene, poiché la riduzione dei tempi di percorrenza e dei costi del trasporto rende un territorio altamente competitivo, ampliando le occasioni di lavoro e creando una maggiore concorrenza e innovazione del sistema produttivo.

Anche in Toscana, con la legge finanziaria del 2010 (Legge regionale n. 65/2010), la Regione ha posto le basi per una riforma complessiva del Trasporto pubblico locale su gomma, per garantire la sostenibilità economica e sociale del settore per i prossimi anni. La riforma prevede un unico bacino individuato su livello regionale, ma, in particolare, una nuova rete dei servizi più efficiente, realmente integrata con il treno ed adeguata alle esigenze dei territori, senza rinunciare agli investimenti in nuovi bus.

E' stato affrontato da subito un percorso di forte collaborazione con gli Enti locali, a partire da Upi, Anci ed Uncem e tutti i soggetti economici e sociali interessati dal settore. La riforma toscana del Tpl si configura come una concreta politica di spending review: si è reagito ai minori trasferimenti nazionali non attraverso tagli lineari, ma riorganizzando la spesa. Anzitutto, si è modificata la rete secondo una nuova progettazione più aderente alle esigenze di mobilità dei territori, ottimizzando le linee vuote e differenziando i servizi a seconda della densità di popolazione e delle esigenze trasportistiche rilevate.

Oggi in Trentino il TPL, nonostante una consistente crescita, sconta delle criticità evidenti: il servizio extraurbano non risponde alla domanda di trasporto pubblico; il servizio urbano è abbastanza efficace ma è stato depotenziato per esigenze di bilancio; si stanno perdendo posti di lavoro e quindi professionalità in un settore che andrebbe invece potenziato; gli effetti dei sub-affidamenti del servizio, effettuati con lo scopo dichiarato di risparmiare risorse, rischiano di non raggiungere lo scopo, riducendo invece la qualità del servizio e l'efficienza ambientale (gestione/inquinamento/impatto ambientali) ed economica.

Il trasporto urbano comprende i trasporti nell'ambito dei comuni di Trento, Rovereto, Pergine Valsugana (attivato nel 2008) e dell'area dell'Alto Garda (considerato urbano a partire dal 2008) erogati fino al 2008 da Trentino Trasporti S.p.A e a decorrere dal 1 gennaio 2009 da Trentino Trasporti Esercizio S.p.A., società partecipata da Provincia ed enti locali. Nell'ambito del trasporto urbano sono altresì ricompresi i trasporti a carattere turistico realizzati nei diversi comuni trentini.

I dati rilevati nel periodo 2005-2011 mostrano una crescita della spesa in termini reali (calcolata applicando agli importi effettivamente finanziati un indice di deflazione) ed un aumento del numero di passeggeri. Infatti, la spesa è cresciuta del 37,5% nel periodo in questione con una variazione media annua del 5,6%. Nello stesso periodo, l'incremento del numero di passeggeri è stato del 30% e mediamente del 4,5% annuo, nello stesso periodo si è registrata una sostanziale invarianza del numero di chilometri finanziati. Il rapporto tra passeggeri e km oscilla tra 3,1 e 4. I passeggeri sono passati dal 21.752.389 del 2005 a 28.244.891 del 2011 con un incremento pari circa al 30%.

Il trasporto extraurbano su gomma e rotaia comprende il trasporto effettuato attraverso gli autobus (trasporto su gomma), nonché trasporti realizzati con la Ferrovia Trento – Malè (trasporto su rotaia). Nel periodo 2005-2011 i passeggeri sono aumentati del 12,5%, da 18.147.164 del 2005, a 20.422.688 del 2011 con una media annua del 2%, a fronte di una sostanziale invarianza dei chilometri percorsi.

In Trentino, i danni della mobilità insostenibile sono ancora limitati, ma è necessario investire nel breve periodo nel trasporto pubblico locale, con scelte coerenti con la nostra situazione territoriale. Le attuali risorse a disposizione non consentono più “sperimentazioni o annunci di grandi interventi strutturali”: servono decisioni efficaci in termini di costi e qualità del servizio, tempi di realizzazione ed efficacia dell'ampliamento del servizio verso le fasce di popolazione oggi non ancora coinvolte. Vanno soddisfatte le esigenze di mobilità dei diversi territori e coinvolte le fasce di popolazione che non utilizzano il TPL, sia con una maggiore attenzione agli orari ed alla flessibilità lavorativa, sia con l'ampliamento del servizio nel contesto urbano e periferico.

Investire oggi nel trasporto pubblico, secondo un progetto sostenibile che preveda nel lungo periodo la costruzione programmata di tratte su ferro con connessioni su gomma, sostanzialmente nel bus, sarà un beneficio per l'economia locale, sia in termini ambientali e sociali, ma, in particolare, in termini economici in un momento di grande difficoltà. Serve comunque un progetto di breve e medio periodo che consenta di supportare il graduale passaggio tra gomma e ferro. E' necessario prevedere tutti quegli interventi di pianificazione integrata trasporti/territorio atti ad aumentare, da un lato, le prestazioni del TPL e, dall'altro, la sua efficacia come sistema e la sua capacità quindi di competere nel “mercato del trasporto”. E' evidente, infatti, come l'introduzione di corsie

preferenziali e/o di Zone a Traffico Limitato, ad esempio, consenta di aumentare la velocità commerciale dei mezzi di TPL e quindi, da un lato, la loro attrattività e, dall'altro, la loro produttività a parità di personale impiegato. Inoltre, allontanandosi dai centri delle grandi città, la capillarità del TPL si riduce giocoforza e quindi un'ottimizzazione del suo uso non può che passare attraverso l'opportuna progettazione e realizzazione di parcheggi di interscambio nelle stazioni.

In Trentino, ci sono due aziende (Trentino trasporti e Trentino trasporti esercizio); sono efficienti e si avvalgono di lavoratori motivati. Ci sono progetti ad ampio respiro, di innovazione e sostituzione del parco macchine con sperimentazioni anche nel campo dell'idrogeno. I nuovi autobus a idrogeno fanno parte di un progetto rivoluzionario, possibile anche con finanziamenti europei, che consentirà di far circolare autobus per nulla inquinanti e con emissioni zero. E' necessario dunque individuare il fabbisogno di risorse sia per il trasporto su gomma, urbano per i singoli comuni, che extraurbano per la provincia, in una progettazione complessiva del TPL che tenga conto delle necessità immediate, del medio e lungo periodo ed inoltre che incentivi la mobilità dolce con progetti di car sharing, carpooling, mezzi elettrici/idrogeno/gpl/metano, ecc.

Tanto premesso,

**il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento
impegna la Giunta Provinciale**

1. A garantire per il 2013, anche con le successive variazioni di bilancio, le risorse necessarie per il Trasporto Pubblico Locale, per la continuità dell'esercizio ottimale, nonché per evitare riduzioni del servizio con perdita di competitività dei territori e riduzioni dei posti di lavoro;
2. A verificare la possibilità di fare concorrere risorse private sotto forma di "sponsors" (trasporto disabili, skibus, mercatini, ecc.) o di partnerships;
3. A prevedere tutti quegli interventi di pianificazione che consentano al TPL di competere nel "mercato del trasporto", con la riduzione delle aree a parcheggio "all'interno dei centri abitati" e la realizzazione di aree di sosta di attestamento e interscambio;
4. Ad investire nella comunicazione e nel Marketing territoriale per favorire la conoscenza della mobilità sostenibile, non solo in termini di opportunità, ma anche per favorire un comportamento etico per una migliore tutela ambientale;

Cons. Giuseppe Filippin

Cons. Roberto Bombarda