



Il tema del federalismo fiscale nel tpl oggetto del convegno realizzato da Federmobilità in collaborazione con Alma

**Bologna. Costa 70 euro un'ora di tpl: ammonta a 8,7 miliardi il fabbisogno annuo complessivo**

*Federmobilità ha condotto uno studio ad hoc in dieci diversi bacini collocati in Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Marche e Campania, focalizzando l'attenzione sul trasporto pubblico tradizionale, escludendo al momento i servizi ferroviari*

Costa circa 70 euro un'ora di trasporto pubblico locale. Far funzionare autobus, metropolitane e tram nelle nostre città può costare da poco più di 2 € a oltre 4,5 € al chilometro, ma i costi per ora di servizio prodotta sono estremamente simili e si aggirano in tutti i casi intorno ai 70 €. E' quanto emerge da uno studio condotto da

Federmobilità, l'associazione che raggruppa i maggiori assessorati ai Trasporti delle Regioni e degli Enti Locali, e presentato ieri mattina a Bologna nell'ambito di un convegno sul tema del federalismo fiscale nei trasporti organizzato in collaborazione con Alma, l'associazione delle Agenzie per la mobilità dell'Emilia-Romagna. Sempre in fatto ci costi il fabbisogno complessivo del settore supera gli 8,7 miliardi: la ripresa degli investimenti richiede circa 1.000 milioni in più degli attuali stanziamenti.

In vista dell'applicazione del federalismo fiscale, Federmobilità vuole dare il proprio contributo nell'individuazione degli standard di servizi e di costi che andranno a regolare il gettito economico a sostegno dei servizi pubblici nelle diverse realtà e intende proporre all'attenzione dei Ministeri interessati e della Commissione bicamerale il frutto delle sue riflessioni.

"Abbiamo cercato di dare un contributo concreto al dibattito sulle ipotesi di attuazione del federalismo fiscale - ha dichiarato **Alfredo Peri**, presidente di Federmobilità e assessore ai Trasporti dell'Emilia Romagna - mettendo a confronto su questo tema le diverse parti interessate a governare, produrre e utilizzare il trasporto pubblico locale, che è uno di quei servizi che dovrebbero essere finanziati attraverso le nuove modalità. Un contributo interessante è venuto dall'esperienza dell'Emilia-Romagna, dove le responsabilità e gli strumenti autonomi di governo locale sono già operanti da anni. E' importante allora che le novità proposte facciano fare passi in avanti e non all'indietro, dando al settore le necessarie garanzie di risorse finanziarie sufficienti per raggiungere quel "livello adeguato" dei servizi che la legge sul federalismo fiscale ha promesso".

Durante il convegno è stata anche delineata l'esperienza dell'Emilia-Romagna, dove già esiste una sorta di federalismo affidato alle Agenzie della mobilità che gestiscono i fondi e indicano le gare per l'affidamento dei servizi.

"Alla luce delle nuove prospettive di liberalizzazione ed in linea con quanto stabilito dalla legge regionale 10/2008 - ha dichiarato **Adriano Marchi**, presidente Atr (Agenzia per la mobilità di Forlì-Cesena) - le Agenzie per la mobilità debbono pianificare, mettere a gara e controllare il servizio di Tpl svolto dal gestore. Queste attività sono finalizzate a garantire ai cittadini utilizzatori la qualità del servizio definita in sede di gara e pattuita nel contratto di servizio".

Il monitoraggio di Federmobilità è stato condotto in dieci diversi bacini collocati in Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Marche e Campania, focalizzando l'attenzione sul trasporto pubblico tradizionale, escludendo per ora i servizi ferroviari. Il servizio offerto appare ovunque limitato: si va da una media di un'ora all'anno per abitante nelle aree meno popolate a due ore all'anno nelle aree più popolate. Il che equivale a 27 e 35 chilometri all'anno per abitante. Il fabbisogno per abitante è di circa 50 € all'anno nei bacini meno densamente popolati e di circa 90 € all'anno per abitante nei bacini più popolosi.

Attualmente le risorse a sostegno dell'esercizio del settore sono circa 7,7 miliardi di euro, così articolate: 5.150 milioni per il trasporto pubblico locale tradizionale, circa 850 milioni per le ferrovie regionali e 1.700 milioni per i servizi di Trenitalia. Secondo lo studio redatto da Federmobilità il fabbisogno complessivo annuo, se si vogliono riprendere gli investimenti oggi ridotti al minimo, ammonterebbe a 8,7 miliardi "a meno che il sistema non sia in grado di mettere in campo ricette attuabili di immediato efficientamento o di riduzione dei servizi".