



ASSTRA - Gibelli: “la nuova mobilità necessita meccanismi automatici di reperimento delle risorse”

La gratuità del servizio non può essere un principio generalizzato

“Per cogliere la sfida di un TPL moderno efficiente, inclusivo e ecosostenibile - Gibelli ha affermato - servono innanzitutto meccanismi automatici di reperimento delle risorse, come in altrettanto vitali settori come luce, gas, acqua e rifiuti”

Gibelli ha aggiunto: “serve un nuovo rapporto tra aziende, associazioni di settore e Stato perché non esistono mezzi pubblici gratuiti, ci possono essere delle sperimentazioni particolari per fasce di età o sociali a cui la gratuità è un diritto alla mobilità, ma la gratuità non può essere un principio generalizzato”

Andrea Gibelli, Presidente di ASSTRA ha aperto oggi, tra gli altri, la Conferenza Internazionale “Tariffe e domanda nel Trasporto Pubblico Locale”, una duegiorni presso la Reggia di Caserta organizzata da ASSTRA-Asstra Campania, con il supporto di UITP, il patrocinio della Regione Campania e della Città di Caserta e il contributo di AIR Campania ed EAV.

Nell’ambito dello spazio dedicato all’analisi industriale e macroeconomica di scenario, in fase di avvio della Conferenza, è stato presentato il documento di posizione ASSTRA sulle tariffe, un tema centrale non solo per le finanze aziendali e gli investimenti necessari alla transizione energetica e digitale del settore, ma anche come leva per rispondere efficacemente ai nuovi bisogni di mobilità, nel rispetto degli obiettivi ambientali e di equità sociale.

Queste le proposte presentate a tutti i soggetti istituzionali e portatori di interessi coinvolti:

1. Piena applicazione nei contratti di servizio di un meccanismo automatico di aggiornamento delle tariffe in conformità alle disposizioni di cui al D.lgs. 422/1997 e alla Misura 27 della Delibera Art n. 154/2019 (*price cap*) al fine di garantire l’equilibrio economico delle imprese, gli obiettivi di efficacia ed efficienza stabiliti nel contratto di servizio e tutelare le imprese di TPL dalle fluttuazioni sempre più evidenti ed imprevedibili dei costi di produzione
1. Maggiore flessibilità per le imprese nell’applicazione della politica tariffaria nei limiti

delle modalità di determinazione delle tariffe stabilite a livello regionale al fine di garantire una reale ottimizzazione dei flussi di mobilità, nonché di rendere la tariffa una leva in grado di supportare gli investimenti e incrementare la qualità del servizio;

1. Reale valutazione della *willingness to pay* (propensione a pagare) al fine di definire una politica dei prezzi più efficace, e maggiormente rispondente alla domanda ovverosia ai nuovi bisogni e stili di mobilità che risultano in forte evoluzione, fermo restando la salvaguardia di alcune categorie di utenti, ad esempio, studenti e pensionati e delle fasce più deboli della popolazione secondo il principio di equità e redistribuzione del reddito
1. Rafforzamento delle norme che consentono di contrastare l'evasione tariffaria anche al fine di arginare un fenomeno in incremento nella fase post Covid
1. Potenziamento degli investimenti nella digitalizzazione del servizio e dematerializzazione dei titoli di viaggio, che rappresentano degli strumenti sempre più efficaci per una gestione flessibile ed intelligente della politica tariffaria
1. Incentivare la redistribuzione della domanda nelle fasce di morbida attraverso politiche tariffarie innovative e dinamiche che prevedano dei prezzi differenziati a seconda dell'arco temporale di utilizzo, ad esempio la fascia oraria o il giorno della settimana
1. Rifinanziamento del bonus trasporti che nonostante alcune criticità operative iniziali, ha rappresentato un elemento che ha stimolato una ripresa della domanda di mobilità nel periodo immediatamente post pandemico e soprattutto creato nuova domanda di mobilità pubblica;

Privilegiare una politica tariffaria caratterizzata da un giusto equilibrio tra esigenze economiche (equilibrio economico delle aziende), esigenze ambientali (sostegno alla domanda pubblica contro l'abuso di mobilità privata), ed esigenze sociali (tutela delle categorie deboli e classi meno abbienti) evitando scelte di gratuità totale che potrebbero presentare criticità in termini di equità e redistribuzione del reddito nonché effetti non sostenibili dalla finanza pubblica locale e dagli attuali livelli di infrastrutturazione e di capienza attuale.