

**L'IMPORTANZA DI MUOVERE
PERSONE E COSE
L'OTTIMISMO DELLA VOLONTÀ**

**IL TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE,
QUANTO DI MEGLIO...**

**1^a ASSEMBLEA PROGRAMMATICA
Roma, 12-13 Luglio 2023**

LE TESI DEGLI IMPRENDITORI



AGENS

Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi

**L'IMPORTANZA DI MUOVERE
PERSONE E COSE
L'OTTIMISMO DELLA VOLONTÀ**

**IL TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE,
QUANTO DI MEGLIO...**

**1^a ASSEMBLEA PROGRAMMATICA
Roma, 12-13 Luglio 2023**

LE TESI DEGLI IMPRENDITORI

Le tesi che qui riportiamo sono lo sforzo e il desiderio di tutti noi di rilanciare il trasporto pubblico di persone.

È chiaro quanto noi abbiamo a cuore le nostre imprese ma, mai come nel nostro settore, fare impresa vuol dire “servire”: servire i cittadini e le loro comunità, disporre di uno strumento democratico, popolare, equo, ambientalmente sostenibile e votato alla transizione, mettendolo a disposizione di tutti.

Queste tesi non sono le ricette quotidiane ma ne costituiscono l’orizzonte verso il quale procedere: noi ci occupiamo di mobilità e sappiamo che non c’è nessuno che si metterebbe in viaggio senza decidere una meta; a tal proposito, noi oggi, abbiamo voluto darvi e proporvi una destinazione. Raggiungerla sta nella fatica di ogni giorno e crediamo che occorra, di tanto in tanto, alzare lo sguardo e vedere dove ci porti il viaggio.

E, se necessario, correggere la rotta pur di raggiungere l’obiettivo prestabilito.

Arrigo Giana, Presidente Agens



LA NOSTRA VISIONE

Per una mobilità pubblica come scelta in favore dei cittadini e delle comunità

Per una mobilità collettiva riconosciuta come fattore determinante della qualità della vita

Per una mobilità collettiva fondata su una effettiva politica industriale in grado di rafforzare la capacità competitiva

Per una transizione energetica e digitale quale fattore abilitante la rigenerazione della mobilità collettiva

Perché impresa e lavoro siano adeguati ai nuovi obiettivi della mobilità e siano capaci di rispondere efficacemente alle esigenze dei cittadini

Liberare la libertà di impresa

PER UNA MOBILITÀ PUBBLICA COME SCELTA IN FAVORE DEI CITTADINI E DELLE COMUNITÀ

- I. La mobilità è un diritto essenziale nella vita individuale e sociale dei cittadini. È un diritto costituzionalmente riconosciuto e tutelato al pari degli altri diritti fondamentali; il trasporto pubblico, perché accessibile a tutti e perché riduce l'inquinamento, il traffico e l'incidentalità, rappresenta la modalità più democratica e sostenibile per soddisfare il diritto alla mobilità. Per questa ragione è indispensabile restituire visibilità e dignità al settore, investendo adeguate risorse pubbliche che permettano alle aziende, dentro rigorosi parametri di efficienza, di potenziare l'offerta dei servizi e migliorarne la qualità
- II. Il trasporto pubblico è economicamente partecipato perché deve garantire la prevalenza dell'interesse collettivo rispetto ad ogni altro obiettivo di sistema

- III. La partecipazione deve rafforzarsi nella costruzione condivisa tra enti pubblici committenti e imprese, a partire da orientamenti di politica industriale maturati a monte e di un'adeguata pianificazione, di un sistema di mobilità integrato e complementare fra servizi ferroviari e su gomma
- IV. Il contratto di servizio, al pari di altri, è uno strumento virtuoso solo se partecipato in ogni sua fase e se costruito su principi di flessibilità, dinamismo e adattabilità rispetto alla crescente mutevolezza delle condizioni di contesto nel quale esso opera
- V. Occorrono risorse aggiuntive da assegnare secondo principi di adeguata copertura della domanda di mobilità e delle sue evoluzioni, di efficienza e di riequilibrio territoriale
- VI. Stabilizzare gli interventi tesi alla transizione energetica con la garanzia di traiettorie che giungano fino al suo completamento

**PER UNA MOBILITÀ COLLETTIVA
RICONOSCIUTA COME FATTORE
DETERMINANTE DELLA QUALITÀ
DELLA VITA**

- VII. Plasmare una nuova realtà metropolitana socialmente coesa, inclusiva, emotivamente prospera ed economicamente sostenibile attraverso un nuovo modello di organizzazione territoriale e logistica che trovi nel trasporto pubblico uno strumento flessibile e integrato
- VIII. Il trasporto pubblico è determinante per il contrasto agli stress ambientali e per il decongestionamento urbano causato dall'uso esorbitante del trasporto privato
- IX. Gli standard qualitativi devono essere garantiti attraverso un equo e indicizzato contributo pubblico e adeguate scelte tariffarie basate su valutazioni economiche oggettive, ancorché orientate all'inclusione sociale
- X. Operare per accrescere ed innovare l'offerta con nuovi modelli di servizio, capaci di flessibilità, competitività e dotati di resilienza e reattività in presenza di sollecitazioni ed eventi esterni condizionanti

**PER UNA MOBILITÀ COLLETTIVA
FONDATA SU UNA EFFETTIVA
POLITICA INDUSTRIALE IN GRADO
DI RAFFORZARNE LA CAPACITÀ
COMPETITIVA**

- XI. Adottare una struttura dei costi del trasporto pubblico e un conseguente sistema composto di contributi (pubblici) e tariffe (private) che considerino l'incidenza positiva sulle esternalità come elemento costitutivo della struttura di costo del servizio
- XII. Una nuova acquisizione sistematica di elementi reali per promuovere politiche di settore che vedano nel trasporto pubblico parte fondamentale della soluzione ai principali problemi connessi a mobilità e ambiente
- XIII. Indipendentemente dalla proprietà del pacchetto azionario delle aziende, esse devono poter disporre delle normali leve di impresa nella determinazione delle politiche di settore
- XIV. I contratti di servizio sono la cornice entro cui collocare le forme partecipate e regolate di relazione tra enti locali e aziende in un quadro equilibrato tra stabilità e dinamismo per cogliere e soddisfare le richieste dei cittadini

- XV. Il sistema di regolazione pubblica deve essere fondato su preventive analisi di contesto e su una adeguata pianificazione dei servizi; deve garantire alle imprese, anche attraverso il dialogo, effettivi margini di determinazione strategica
- XVI. Promuovere lo sviluppo industriale e accrescere la competitività del trasporto pubblico, anche a livello internazionale, attraverso la promozione delle aggregazioni e la spinta a creare campioni nazionali in grado di affrontare con sufficiente capacità la competizione interna ed internazionale
- XVII. Tale politica, se opportunamente implementata, avrà un ruolo positivo e propulsivo nello stimolare percorsi di crescita delle piccole e medie realtà imprenditoriali, sottraendo moltissime di queste ad un declino già in corso da anni e dovuto a politiche meramente difensive
- XVIII. Occorre superare la compressione normativa forzata che integra il trasporto pubblico locale nell'ambito dei Servizi Pubblici Locali
- XIX. Migliorare l'efficienza e la sostenibilità dei flussi delle merci facendo leva sulle tecnologie e sul trasporto combinato con l'obiettivo di raddoppiare la quota traffico merci su rotaia e di realizzare nuovi terminal ferroviari intermodali merci così da attrarre quote crescenti di domanda di trasporto merci
- XX. Favorire il progressivo raggiungimento di regole contrattuali uniformi nel comparto merci ferroviario nazionale
- XXI. Promuovere misure che sostengano in via strutturale e incisiva lo shift modale verso il ferro
- XXII. Rispetto agli obiettivi stabiliti dai nuovi standard dell'interoperabilità ferroviaria internazionale e della sicurezza d'esercizio, è necessario un più consistente contributo per l'acquisto e l'adeguamento del materiale rotabile
- XXIII. Particolare attenzione va posta a misure che intervengano sul ritardo infrastrutturale dell'ultimo miglio, che ne sorreggano la competitività nell'attesa della realizzazione di un piano di lavori che elimini i colli di bottiglia

XXIV. Per aumentare la competitività del trasporto merci su ferro è utile intervenire sul modello operativo di trazione delle imprese ferroviarie nazionali, allineandone la normativa di riferimento (tra cui il DM 19/2011) a quella degli altri paesi UE

XXV. La mobilità non può prescindere dalla progettazione, realizzazione e manutenzione di infrastrutture per la mobilità, materiali e immateriali, che siano accessibili, integrate, resilienti e interconnesse

PER UNA TRANSIZIONE ENERGETICA E DIGITALE QUALE FATTORE ABILITANTE LA RIGENERAZIONE DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA

XXVI. Sostenere l'innovazione nel trasporto pubblico e la sua funzione di catalizzatore per la rigenerazione economica a supporto dei nuovi paradigmi di sostenibilità

XXVII. Rinnovare le flotte per un servizio di qualità che coniughi efficienza energetica, sostenibilità ambientale ed economie di esercizio

XXVIII. Operare per un sistema di mobilità integrato a supporto dei nuovi modelli di aggregazione urbana e di rinnovamento sociale

XXIX. Concorrere alla salvaguardia ambientale per garantire una eredità di biodiversità alle prossime generazioni

XXX. Accelerare la digitalizzazione con tecnologie abilitanti e soluzioni innovative di trasporto

XXXI. Valorizzare l'efficienza energetica per consumare meno e proteggere la salute, l'ambiente ed avere servizi sempre più qualificati

PERCHÉ IMPRESA E LAVORO SIANO ADEGUATI AI NUOVI OBIETTIVI DELLA MOBILITÀ E SIANO CAPACI DI RISPONDERE EFFICACEMENTE ALLE ESIGENZE DEI CITTADINI

XXXII. È il momento di portare avanti con fermezza un'azione di revisione complessiva dell'attuale impianto normativo in materia di diritto di sciopero nel settore dei trasporti, affinché sia in grado effettivamente di intercettare l'evoluzione delle dinamiche del conflitto sindacale e, soprattutto, le esigenze di tutela del diritto alla mobilità dei cittadini

XXXIII. È necessario investire ancora di più nella formazione dei lavoratori anche attraverso i percorsi di formazione continua, proseguendo nell'attuazione di politiche industriali tese sia al miglioramento degli standard di produttività e qualità del servizio, sia alla salvaguardia delle misure di conciliazione dei tempi vita-lavoro, garantendo, al contempo, la sicurezza e regolarità del servizio e del lavoro

XXXIV. Stimolare politiche integrate volte a contrastare la progressiva perdita di alcune professionalità essenziali per il settore, anche attivando percorsi di inclusione sociale e di valorizzazione professionale

LIBERARE LA LIBERTÀ DI IMPRESA

XXXV. Certezza delle tempistiche di erogazione delle risorse. Un sistema aleatorio e non strategico rende difficili la programmazione, l'efficientamento organizzativo, la preparazione alla competitività internazionale

XXXVI. Sono indispensabili semplificazione amministrativa e snellimento burocratico in ambito energetico e

industriale; è indispensabile una configurazione normativa e amministrativa che sviluppi modelli di *permitting* legati alla costruzione e all'implementazione di impianti di produzione e autoproduzione da fonti rinnovabili dedicati al trasporto pubblico, con tempistiche, modalità e caratteristiche adeguate ai cambiamenti imposti dall'evoluzione del settore, in modo da superare l'attuale penalizzazione regolativa per l'autoproduzione di energia oggi possibile per le sole piccole imprese

XXXVII. In considerazione dell'elevato impatto del costo dell'energia nei bilanci delle aziende e delle prospettive della transizione energetica in atto, va proseguito e rafforzato l'impegno per ottenere che il trasporto pubblico di persone sia incluso tra i settori "energivori"

XXXVIII. Politiche che sviluppino soluzioni integrate di mobilità sostenibile, anche recuperando *asset* abbandonati o non più funzionali ai servizi di trasporto in chiave di rigenerazione sostenibile delle città e dei luoghi: fattori, questi, abilitanti la moderna mobilità, sostenibile e disegnata sulle esigenze dei passeggeri e dei cittadini

*Si ringraziano il COMITATO SCIENTIFICO di Agens
per la fraterna supervisione, ISFORT per l'amichevole
e professionale affiancamento e le Aziende Associate
che ci consentono non solo di esserci ma di dare
un senso al nostro lavoro.*

AGENS