

Le associazioni Agens, Anav e Asstra, che rappresentano le imprese del trasporto pubblico locale e una componente qualificata dell'intero settore dell'autotrasporto passeggeri, esprimono forti perplessità in relazione alla procedura di gestione del bonus trasporti.

La misura, pur avendo apprezzabili finalità sociali, rischia di recare forti disservizi per i cittadini utenti e maggiori costi per le aziende esercenti a causa delle modalità applicative prescelte.

In particolare la natura dell'intervento quale strumento di Welfare, rivolto quindi a sostenere il reddito delle famiglie da un lato e l'evoluzione strutturale della domanda dall'altro, mal si concilia con la scelta di comprendere nel beneficio anche gli abbonamenti di breve durata quali i mensili, scelta che, oltre a generare inevitabilmente dei danni alle campagne abbonamenti degli operatori, non innesca particolari effetti positivi sul contenimento dell'uso dell'auto privata.

Inoltre, ancora sul versante logistico-operativo, tenuto conto dei tempi e dei costi per garantire l'interoperabilità con i sistemi digitali delle aziende, in una prima fase sarà possibile utilizzare il buono solo presso le biglietterie fisiche delle aziende di trasporto. Ciò determinerà, soprattutto nelle medie e grandi città, inevitabili ed inauspicabili assembramenti dovuti da un lato ai tempi necessari per l'emissione dell'abbonamento e il controllo della validità del bonus effettuata dall'operatore di biglietteria e dall'altro in alcuni casi al ridotto numero di biglietterie fisiche, inevitabile conseguenza dell'accelerazione dei processi di digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio avvenuta durante l'emergenza pandemica.

Tale situazione, in cui i sistemi informativi dedicati sono ancora in fase di realizzazione, rischia quindi di generare concretamente disservizi, proprio nella parte più delicata dell'anno in cui le famiglie procedono alla pianificazione dei bisogni di trasporto.

A questi profili si accompagnano quelli legati all'indeterminatezza dei tempi di rimborso dei “voucher” che inevitabilmente si riflettono negativamente sulla gestione finanziaria delle aziende di trasporto, mettendo ulteriormente sotto pressione la liquidità, che ancora oggi sconta una perdita di ricavi da traffico intorno al 30% rispetto al 2019.

In assenza di certezza sui tempi e sui modi del rimborso, alle imprese del “bonus” accettati tale situazione finirebbe infatti per condizionare l'incasso di un flusso finanziario stimabile in 180 mln, proprio nel terzo quadrimestre dell'anno tradizionalmente sostenuto dai flussi degli abbonamenti principalmente annuali.

Per questi motivi le Associazioni, che riconoscono e condividono l'intento della misura, propongono di circoscrivere l'utilizzo del “bonus” all'acquisto del solo abbonamento annuale, quando presente nella gamma tariffaria d'offerta, e in subordine ai plurimensili e ai mensili.

Inoltre, consigliano che il metodo più efficace per far sì che la misura non abbia un impatto negativo sull'intero sistema dei trasporti è prevedere un meccanismo già sperimentato ad esempio sul bonus biciclette, dove l'utente dopo aver acquistato l'abbonamento riceve un rimborso diretto dallo Stato. In subordine, là dove il soggetto intermediario siano le aziende, occorre creare dei meccanismi anticipatori che riducano al minimo l'impatto finanziario che le aziende dovranno sostenere.

© riproduzione riservata pubblicato il 29 / 08 / 2022