



UNCEM

**Unione
nazionale
comuni comunità
enti
montani**

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale non di linea

Commissione Trasporti della Camera dei deputati
Martedì 24 febbraio 2026

Analisi e proposte UNCEM
Unione nazionale Comuni Comunità Enti montani

Uncem - Unione nazionale dei Comuni, delle Comunità e degli Enti montani - si è occupata in diverse occasioni, negli ultimi due decenni, di organizzazione dei trasporti nelle valli alpine e appenniniche, in un rapporto costante con le Regioni.

In merito al trasporto pubblico e all'organizzazione dei servizi pubblici non di linea, Uncem ha sostenuto più volte come vi sia la necessità di promuovere un'organizzazione più efficace e sostenibile dei trasporti nelle aree montane e montane, rispondendo alle diverse opportunità segnalate dai Sindaci e dai cittadini. L'accessibilità è fondamentale per generare uguaglianza sociale, diritti di cittadinanza e per ridurre le sperequazioni territoriali.

Un numero molto esiguo di Comuni montani italiani dispone di taxi con licenza, mentre sono in crescita i servizi NCC in particolare per rispondere a esigenze dei turisti.

I Comuni montani hanno sempre rilasciato senza alcuna difficoltà le autorizzazioni agli NCC che operano sul loro territorio.

In alcune situazioni, i Comuni hanno assegnato la funzione al livello sovracomunale ovvero all'Unione di Comuni o alla Comunità montana di cui fanno parte. Questo consente di superare frammentazione e mancanza di personale, anche se i numeri sono e resteranno particolarmente limitati, dunque con un impegno non gravoso da parte degli Enti locali.

1. I trasporti oggi nelle aree alpine. Alcune considerazioni generali

Il trasporto nelle aree alpine del territorio piemontese oggi è generalmente di tipo tradizionale: i pullman procedono a raggiera partendo dai centri di riferimento per i maggiori servizi (scuole superiori, ospedali, uffici provinciali e decentrati: una trentina di centri in tutta la regione). I treni percorrono poche linee, soprattutto di collegamento tra capoluoghi e alcuni grandi centri provinciali e Torino. Va ribadito che è grave aver tagliato linee ferroviarie locali. Uncem sostiene da tempo che tutte andrebbero riattivate e non invece dismesse.

Generalmente nei Comuni montani italiani non sono presenti Taxi, salvo in poche situazioni di Comuni superiori ai 5.000 abitanti o ad alta vocazione turistica.

Sono nati negli ultimi anni alcuni servizi NCC.



UNCEM

**Unione
nazionale
comuni comunità
enti
montani**

In sostanza il trasporto locale è molto modellato sulla domanda di mobilità degli studenti con riferimenti minori alle esigenze mercatali, ma mancano in particolare: corrispondenza alle esigenze turistiche; corrispondenza alla mobilità interna delle vallate; corrispondenza di tipologie trasportistiche alle esigenze delle aree a domanda debole; modalità organizzative e impiego di mezzi meno costosi rispetto alla situazione vigente.

I centri abitati sono quasi tutti insediati lungo i pendii e nelle diramazioni interne delle vallate. I pullman, invece, percorrono l'asta principale delle valli lasciando scoperti i servizi in numerosi tratti di collegamento tra i fondovalle e i villaggi.

I pullman di "linea" hanno capacità di carico e costi di esercizio determinati sulla base dei carichi "in partenza" dai capoluoghi, del tutto eccedenti ed anche tecnicamente poco impiegabili nelle parti alte e laterali delle vallate.

In conseguenza di quanto illustrato ai punti precedenti abbiamo costi elevati, anche in termini ambientali e servizi limitati e solo parzialmente corrispondenti alla domanda locale.

Quanto sopra considerato è necessario promuovere una profonda revisione e riorganizzazione del trasporto pubblico locale nelle medie e alte vallate alpine tenendo conto almeno dei seguenti fattori:

- garantire un servizio pubblico di mobilità a tutti i residenti;
- agevolare l'affluenza e la fruizione turistica di tutte le vallate;
- utilizzare mezzi di trasporto meno impattanti, tecnicamente adatti al servizio nei piccoli spazi.

Ciò comporta di studiare l'impiego di mezzi elettrici e di organizzare, utilizzando la pluriattività tipica del lavoro in montagna, l'adozione di servizi a domanda individuale.

Le tecniche di comunicazione possono consentire la realizzazione di "piattaforme informatiche" per la gestione dei servizi a domanda individuale programmata con risultati di elevato valore per la vivibilità del territorio, i consumi energetici, lo sviluppo di modalità specifiche di mobilità per le terre alte.

Questo richiede un dettagliato studio sulla mobilità necessaria superando l'attuale condizione che obbliga la domanda ad adeguarsi all'offerta, a favore di una offerta che tende a modellarsi sulla base della domanda. Per il turismo questa esigenza molto avvertita viene affrontata dai singoli operatori (albergatori, stazioni sciistiche) con mezzi propri per il trasporto dei clienti il che ovviamente comporta problemi sia di costi che di mezzi.

Un "piano per i trasporti nelle aree interne" deve ubbidire ai seguenti vincoli:

- contenimento dei costi, in particolare di quelli ambientali;
- aumento della fruizione del trasporto pubblico locale, verso il superamento di quel limite insostenibile per cui "se non si hanno mezzi di trasporto individuali in montagna non si può vivere";
- sperimentazione di nuove e più avanzate forme di organizzazione della logistica nel quadro del concetto di smart valley;
- organizzazione di un modello sperimentale nel territorio delle alpi italo-francesi.

2. I trasporti e la Strategia aree interne



UNCEM

**Unione
nazionale
comuni comunità
enti
montani**

È decisivo configurare le iniziative di riorganizzazione dei trasporti nelle valli alpine e appenniniche, verso i capoluoghi e all'interno dei territori, nel quadro di un più complesso scenario che tenga conto della riorganizzazione anche di altri servizi pubblici, in primis sanità, socio-assistenza e scuole. Era l'approccio della Strategia nazionale aree interne – che Uncem ha chiesto venga resa stabile e strutturata – nella quale i servizi i base alle comunità e ai singoli cittadini vengono ridefiniti tenendo conto delle forti connessioni che esistono tra loro. Così, è impossibile non riorganizzare i trasporti senza tenere conto della collocazione di presidi sanitari e poli scolastici. È un approccio non nuovo, che oggi la Strategia nazionale aree interne aiuta a definire in modo più compiuto, anche guardando a quanto fatto in altre aree pilota nel Paese.

3. L'opportunità del trasporto a chiamata, NCC

Su molti territori, in molte valli alpine e appenniniche sono nati progetti per la costruzione di reti di "trasporto a chiamata" – unito a soluzioni miste di car pooling e car sharing. A oggi vi sono alcuni progetti attivi. È importante avere indirizzi e anche regole per incentivare i sistemi a chiamata e gli accordi con i privati, individuando anche specifiche risorse (fuori o dentro quanto i bilanci regionali prevedono oggi sul TPL). Ogni territorio deve poi definire un proprio modello di intervento, specifico.

Sulla base di questa considerazione, Uncem ritiene di segnalare alcune necessità per l'Indagine e per le proposte di legge parlamentari:

- I servizi NCC possono rispondere - in alcuni territori e Comuni alpini e appenninici già rispondono - alle richieste dell'utenza dei territori "a domanda debole", quali dunque di completamento e aggiornamento rispetto ai servizi di mobilità garantiti dal TPL, Trasporto pubblico locale, organizzato dalle Regioni. Hanno però forme e articolazioni diverse rispetto ai servizi NCC organizzati nelle aree urbane e in particolare nelle città ad alta vocazione turistica. Possono avere anche costi per le prestazioni differenziati, in base all'utilizzatore: un turista è disposto a pagare di più un servizio rispetto alle necessità di calmierare le cifre per i residenti, che possono avere necessità di NCC per servizi di trasporto verso ospedali, scuole, centri di dimensione maggiore ove sono presenti servizi di pubblica utilità, compresi mercati.
- I servizi NCC nelle aree montane e interne del Paese sono molto spesso svolti da soggetti privati che, creando una impresa ad hoc, completano il loro reddito all'interno di una "pluriattività" che è tipica dei territori montani. Agiscono su un'area territoriale che comprende più Comuni, solitamente una valle, agevolando la mobilità lungo l'asse della valle stessa in genere, nelle Alpi e negli Appennini, riconoscibile dall'orografia, ma anche tra diverse valli e tra Comuni confinanti. Questa caratteristica fa sì che ricevano la richiesta anche presso Comuni diversi rispetto a quelli è ubicata la sede dell'autoservizio.



UNCEM

**Unione
nazionale
comuni comunità
enti
montani**

- Uncem ritiene opportuno che si possano usare per le prenotazioni, effettuate presso la rimessa o la sede, degli strumenti tecnologici. Per le aree montane del Paese, nei piccoli Comuni, Uncem trova corretto che l'inizio di un nuovo servizio possa avvenire senza ripartire dalla rimessa, quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa, più prenotazioni di servizio oltre la prima. È questo il tipico caso, sui territori montani, di "servizi a chiamata", con prenotazioni effettuate su piattaforma informatica o tramite un numero telefonico dedicato. L'autoveicolo può dunque muoversi tra più Comuni della stessa asta di valle, incontrando le esigenze di mobilità di più persone e trasportandole verso una o più sedi in Comuni diversi.
- Uncem ritiene siano importanti strumenti di incentivazione per favorire la mobilità e i flussi di persone e merci nei territori montani, lungo le aste delle valli. Si potrebbero individuare, da parte delle Regioni e dello Stato centrale opportune risorse, in legge di bilancio o tramite altri fondi (es. Fosmit). Si ricorda che nel 2017 il Fondo nazionale per la montagna venne utilizzato, da parte del Ministero, con un bando volto a favorire servizi di consegna su ordinazione delle merci a domicilio; e altresì servizi di trasporto, ove mancanti o non sufficienti a rispondere alle esigenze della popolazione locale con particolare riferimento a quella residente nelle frazioni, per il raggiungimento delle sedi dei mercati nell'ambito dei territori montani.