



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel Trasporto Pubblico Locale il quadro normativo di riferimento è costituito essenzialmente da:

- D.Leg.vo n.422/97 e L.R. n.152/98,
- Regolamento (CE) n.1370/07;
- Legge n.183/2011 (Legge di Stabilità);
- Legge n.214 del 22/11/2011;
- D.Legge n.178/2012 convertito con Legge n.22/2012;
- Legge 27/12/2013 n. 147: Legge di Stabilità 2014.

In particolare con la Legge di Stabilità 2011 si pongono le condizioni per realizzare un sistema liberalizzato dei servizi pubblici locali di rilevanza economica attraverso la piena concorrenza per il mercato e di perseguire gli obiettivi di liberalizzazione e privatizzazione dei medesimi servizi. Con la Legge di Stabilità 2014 viene invece introdotto il concetto del costo standard quale indice per la erogazione delle risorse finanziarie del settore.

Alla luce di quanto sopra è ormai inderogabile il superamento del conflitto d'interesse e quindi del doppio ruolo della Regione Abruzzo che, da una parte svolge una funzione amministrativa e regolatrice del settore del TPL, dall'altro è anche azionista delle principali aziende di trasporto, per circa il 75% del fatturato.

Confindustria Abruzzo ritiene, pertanto, che vada trovata dalla Regione Abruzzo una soluzione definitiva e soddisfacente alla questione in tempi molto rapidi e che l'attuazione della riforma del TPL in Abruzzo non possa prescindere dalla separazione delle funzioni di regolazione da quelle di gestione nel settore.

Per quanto attiene alle modalità di affidamento dei servizi, assodato il principio della separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quelle di gestione, va perseguita la liberalizzazione del mercato con l'introduzione di meccanismi concorrenziali e la previsione di un sistema di affidamento dei servizi basato su contratti di servizio da stipularsi con soggetti scelti attraverso procedure concorsuali. E' d'obbligo inoltre introdurre nell'ordinamento una clausola antitrust che limiti ad un massimo del 20-25% del totale dei servizi messi a gara la quantità degli stessi che può essere aggiudicata ad un unico operatore, sì da poter comparare, scaduta la prima tornata di gare, i risultati conseguiti nella gestione dei servizi dai diversi operatori.

A tal proposito, vista la particolarità geomorfologica della Regione e la distribuzione della popolazione sul territorio, che vede la presenza di aree fortemente urbanizzate e di altre a scarsissima densità di popolazione, occorre valutare con attenzione l'individuazione dei bacini di traffico ottimali, al fine di garantire l'erogazione dei servizi al miglior rapporto costi benefici.

L'obiettivo generale è quello di ottimizzare l'erogazione dei servizi, eliminando le sovrapposizioni sia intramodali (gomma-gomma), sia intermodali (gomma-ferro), e individuando le principali relazioni di traffico, da servire con gomma o ferro in relazione alle situazioni infrastrutturali e/o ai livelli di domanda, che andranno integrate con servizi di adduzione che garantiscano i collegamenti con i centri minori e/o con quelli comunque distanti dalle principali relazioni.

In tale ottica va valutata con attenzione la possibilità di affidare ai Comuni più importanti la funzione "attrattiva" (cfr L.R.n.152/98), e quindi l'organizzazione e la gestione dei servizi di trasporto urbani e suburbani di adduzione alle relazioni principali. La soluzione più razionale e rispondente ai principi di ottimizzazione e omogeneità, potrebbe essere quella, secondo la scrivente Associazione, di ridurre i sette

bacini, definiti dalla deliberazione del Consiglio Regionale con verbale n.149/2 del 8 febbraio 2000, a quattro.

In dettaglio:

1. Area metropolitana Chieti-Pescara (i Comuni di appartenenza sono quelli già individuati dalla citata Deliberazione Consigliare);
2. Bacino di Teramo;
3. Bacino di L'Aquila;
4. Bacino Lanciano-Vasto.

I territori comunali da includere nei bacini 2-3-4 sono quelli di cui alla deliberazione predetta con riferimento alle relative Province.

L'individuazione dei bacini di traffico ottimali deve, quindi, essere considerata indipendente e non condizionata dalla costituzione o meno di un'Azienda Unica Regionale Pubblica per la gestione del TPL. La costituzione di un soggetto unico regionale pubblico nel settore TPL dovrebbe comunque mirare all'ottimizzazione della gestione e al miglioramento quali-quantitativo dei servizi erogati, perseguendo l'allineamento degli indicatori di costo e di livello di servizio ai migliori indici del mercato. Purtroppo però recenti studi di settore, condotti su scala europea su un campione di aziende pubbliche e private, hanno evidenziato che la crescita dimensionale, superiore ad una certa soglia (10 milioni di km circa), comporta, generalmente, diseconomie di scala dovute ad un aumento dei costi con particolare riguardo al costo del lavoro. A tal proposito, è facile ricordare che la costituzione dell'azienda unica regionale in Umbria-Umbria Mobilità ha avuto come unico risultato il collasso economico-finanziario della stessa, costringendo gli enti proprietari pubblici alla messa in vendita della stessa.

Si precisa che le aziende che presentano i livelli di costo superiori sono quelle regionali extraurbane e i grandi operatori pubblici metropolitani. Le aziende private presentano, mediamente, livelli di costo operativo inferiori a quelli delle aziende pubbliche intorno al 10% per le aziende di medie dimensioni, e al 25% per il totale delle aziende.

Di conseguenza, fermo restando la prerogativa della Regione di cercare ed adottare il migliore assetto societario ed industriale per le proprie aziende, è opinione di Confindustria che qualsivoglia decisione in tal senso non debba costituire una limitazione alla liberalizzazione del settore con l'attivazione di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi.

Pertanto Confindustria ribadisce nuovamente che la risoluzione del conflitto d'interesse in capo alla Regione Abruzzo, che continua a detenere la maggioranza delle quote di mercato del TPL e nello stesso tempo è l'ente programmatore e regolatore del mercato, andrebbe affrontato senza più indugio. Il particolare momento economico in cui vive l'intero paese non consente più di tenere in piedi strutture scarsamente efficienti e particolarmente costose. I servizi offerti dalle aziende a capitale privato sono qualitativamente più alti e gravano sulla collettività in maniera decisamente minore.

Infine, ma certamente non meno importante, una notazione sugli investimenti. Per assicurare il successo della riforma del TPL occorre una svolta in termini di investimenti nel materiale rotabile, in infrastrutture e in servizi all'utenza. Il materiale rotabile dev'essere acquistato direttamente dagli affidatari del servizio con corrispondente obbligo in capo agli enti affidanti di remunerare il servizio con quote di ammortamento corrispondenti all'investimento richiesto.

Per quanto attiene alle infrastrutture occorre superare l'ottica che mira alle grandi opere, o almeno solo alle grandi opere, puntando anche alla realizzazione delle opere cosiddette di "ultimo miglio". In tale ottica vanno realizzati punti di scambio intermodale, costruendo stazioni di sosta attrezzate per i mezzi su gomma nei pressi delle stazioni ferroviarie o nei punti di confluenza delle linee di adduzione con le linee principali, integrati da parcheggi di lunga sosta per le auto private, in modo da garantire il rapido scambio tra modalità di trasporto.

È quasi banale sottolineare che una completa integrazione modale e intermodale dei servizi passa attraverso una politica tariffaria che consenta ai cittadini abruzzesi di viaggiare nel bacino di riferimento con un unico titolo di viaggio integrato. Ciò comporta, oltre all'allineamento delle tariffe tra le diverse modalità (ferro/gomma), anche un sistema di premialità/penalità in cui il livello tariffario deve rapportarsi alla qualità del servizio erogato. In alternativa al suddetto sistema vi è l'ipotesi del "Gross-Cost" in cui la politica tariffaria è riservata alla mano pubblica, mentre al vettore viene garantita la copertura totale del costo del servizio posto a gara.