

OSSERVAZIONI IN ORDINE AL DOCUMENTO DELLA REGIONE LOMBARDIA “LINEE GUIDA PER IL MODELLO EVOLUTIVO DEL TPL LOMBARDO”

Il Documento “Linee guida per il modello evolutivo del TPL lombardo” introduce sostanziali innovazioni nella gestione del sistema di trasporto a livello regionale.

Tali innovazioni sono di rilevanza tale da evidenziare una serie di elementi contraddittori con la stessa legislazione regionale vigente (L.R. 22/98), nonché una evidente revisione delle competenze in capo alle Province.

Nel merito dei punti specifici del Documento, si formulano alcune osservazioni e considerazioni:

1. Viene confermato, ed in modo ancor più esplicito, il ruolo di governo complessivo del sistema da parte della Regione con una impostazione peraltro condivisa: non emerge invece il ruolo della Regione come “soggetto finanziatore” del sistema.
2. Questa nuova indicazione, che rappresenta un'evoluzione incrementale rispetto agli indirizzi regionali forniti nel recente passato, viene sostenuta dagli approfondimenti fin qui svolti.

Allo stato attuale, considerati i 30 milioni di bus-km/anno, quale valore di riferimento, emergono una serie di possibili aggregazioni che necessitano di ulteriori approfondimenti anche in considerazione delle specificità che le Province coinvolte presentano. E' considerata comunque necessaria l'unione dei servizi dei Comuni capoluogo con quello della Provincia che può risolvere una serie di incongruenze emerse dall'applicazione della L.R. 22/98.

Nell'ottica di una completa integrazione tra i servizi ferroviari e quelli su gomma potrebbero essere svolte valutazioni su bacini che contengano entrambe le modalità di trasporto.

3. Non è condivisa dall'UPL l'attribuzione alla Regione della quota maggioritaria nel soggetto che gestisce il bacino.

4. E' evidente che il soggetto, come individuato nel Documento, rappresenta l'Autorità a cui è delegata la programmazione, regolazione e controllo, cioè la "gestione" di tutti gli aspetti inerenti il servizio. Dovranno, pertanto, essere previsti gli opportuni meccanismi di rapporto con gli Enti Locali.
5. Si condivide l'indirizzo evidenziato, finalizzato a differenziare le fasce di utenti.
6. Le soluzioni che potranno emergere dall'indicazione non devono rappresentare un passo indietro rispetto all'attuale situazione; ciò va visto in particolare con riferimento al punto 8. relativo ai sub affidamenti.
E' assolutamente necessario evitare che tra le possibili combinazioni possa risultare attuabile la presenza di un numero di operatori superiore a quelli attualmente impegnati nell'esercizio del servizio.
7. L'opportunità di procedere ad affidamenti di durata maggiore a quella attualmente prevista deve trovare la corretta formulazione tenendo conto della normativa vigente (Decreto Burlando min. 6 max 9 anni); è opportuno che la durata sia congruente con quella dei programmi triennali dei servizi o multipli degli stessi.
Una particolare attenzione andrà posta nell'individuare modalità di affidamento congruenti con i contratti già in essere.
8. Il subaffidamento può rappresentare elemento di ottimizzazione nella gestione dei servizi, ma con riferimento a quanto espresso al punto 6. risulta necessario evitare la presenza di un numero troppo elevato di operatori.
9. Si concorda sull'opportunità di definire corrispettivi obiettivo strettamente connessi agli obiettivi di qualità ed efficienza, e che devono però tenere conto, in particolare, della quantità di risorse certe disponibili.
10. La previsione della indicizzazione all'inflazione dei corrispettivi e delle tariffe è condivisa, ma necessita di una esplicitazione sia per quanto riguarda i fattori presi in considerazione, sia per quanto riguarda i meccanismi di adeguamento e la loro congruenza con le risorse disponibili in funzione dei servizi da svolgere.

Per quanto riguarda le ipotesi di "recupero" delle risorse per colmare il gap previsto, si evidenziano perplessità sulla possibilità di recuperare il 23-26% dalle efficienze in una situazione che presenta dinamiche molto instabili e difficilmente governabili.



Emerge, inoltre, come il recupero dai ricavi da traffico, in mancanza di risorse nuove per ampliare i servizi, finisce per essere ridotto all'incremento delle tariffe e, quindi, prevedere un incremento del 15% risulta alquanto critico.

Per quanto riguarda, infine, il reperimento di fondi pubblici, potrà essere ipotizzato anche un ricorso a tasse di scopo sui pedaggi autostradali, che potrebbe consentire la costituzione di un fondo strutturale per il Trasporto Pubblico Locale, servizi e investimenti.

Milano, 6 giugno 2008