

Convegno Federmobilità

Roma 18 novembre 2016

IL RUOLO dei SOGGETTI ORGANIZZATORI d'AMBITO nel TPL

Buongiorno a tutti

a nome dell'Associazione Federmobilità ringrazio i relatori, coloro che interverranno e i numerosi presenti qui, oggi, intervenuti.

L'iniziativa odierna l'abbiamo pensata e realizzata con il fondamentale contributo dell'On. Paolo Gandolfi, relatore della IX Commissione Trasporti della Camera, che svolgerà una comunicazione di apertura dei lavori che sarà arricchita dalle comunicazioni del prof. Sebastiani e del prof. Catalano.

Ringrazio anche per la disponibilità, l'ing. Cascone in rappresentanza della Conferenza delle Regioni ( su delega del Coordinatore della Commissione Infrastrutture della Conferenza dott. Bonavitacola), l'avv. Alessia Nicotera di ASSTRA e il dott. Vinella di ANAV ( purtroppo non abbiamo nessun rappresentante dell'Anci).

Come sapete il percorso dello schema di decreto lgs. recante Testo Unico sui Servizi Pubblici Locali di interesse economico generale sta perfezionando il suo iter, avendo ricevuto i pareri delle Commissioni parlamentari Affari Istituzionali della Camera e del Senato e della IX Commissione Trasporti della Camera. Allo stato attuale si attende che il Consiglio dei Ministri in una delle prossime sedute sin espima per l'approvazione definitiva che dovrà avvenire entro il 26 nov. prossimo..... a meno di un possibile rinvio in Commissione per un riesame!!!!

L'On Gandolfi ci illustrerà le novità del testo mentre il prof Sebastiani ci parlerà dei *“profili concorrenziali e di efficienza fra organizzazione e regolazione dei servizi del tpl”* mentre il prof Catalano si cimenterà sul *“finanziamento del trasporto pubblico : fondo unico dei trasporti e del materiale rotabile”*.

Ai rappresentanti delle associazioni delle imprese pubbliche e private – avv. Nicotera ( ringrazio anche per la presenza il Presidente ASSTRA Roncucci ), al dott Vinella di Anav e al rappresentante della Conferenza delle Regioni – ing. Cascone chiediamo di portare il loro prezioso contributo alla discussione.

Nella giornata odierna proveremo anche ad approfondire la tematica specifica riguardante il RUOLO dei soggetti organizzatori o Enti di governo dei bacini ottimali ( come li definisce il testo).

E di novità contenute in questo testo...si può parlare davvero. Senza cadere nel trionfalismo possiamo, con tutta onestà, affermare che questo articolato normativo riporta, nella giusta dimensione, il tema del trasporto pubblico locale.

Le novità contenute nello schema di Testo Unico sui SPL spingono le istituzioni nazionali, regionali e locali, l' autorità regolatrice nazionale, i futuri enti di governo di bacino ottimale – attualmente esistono solo in poche regioni ma andranno costituiti - ad impegnarsi col fine di migliorare, in termini di qualità, economicità ed efficienza, i processi all'interno del TPL quali: programmazione, pianificazione dei servizi, gare, qualità del servizio, rapporto costi/ricavi, regolazione/controllo, rapporto con i cittadini.

Non dico il falso se dal 1997 ad oggi il settore del TPL, in questo caso della gomma, ha incassato dai vari Governi, continui interventi normativi, a volte tra loro disomogenei nei

contenuti e negli obiettivi, che hanno determinato una forte incertezza del quadro regolamentare applicabile.

Nel nostro caso inoltre, alle caratteristiche proprie del servizio di TPL regionale e locale si aggiunge anche la peculiarità data dalla vigenza, a livello comunitario, di un compiuto quadro regolamentare.

Ecco, pertanto, che negli ultimi vent'anni questo fare e disfare ha avuto più il senso di un grande “*gioco dell'oca*” che si è completato, facendo tornare il settore al punto di partenza, con la sentenza della Corte Costituzionale del luglio 2012.

E dunque ritornati al decreto legislativo 422/1997 (c.d. “*Burlando*”) al quale si è affiancato il successivo Regolamento Europeo n. 1370/2007 .

Qui appare chiaro come l'incertezza normativa ed i continui cambi di rotta, non hanno contribuito a creare le condizioni per un vero mercato contendibile mentre, al contrario, hanno determinato un ambiente sfavorevole per l'introduzione e il consolidamento della concorrenza nel settore.

Sappiamo che qui più che altrove, la concorrenza potrebbe far emergere energie positive nel contesto produttivo in grado di sprigionare miglioramenti della qualità dei servizi erogati e di riduzione di costi.

Senza pasticci e in un'ottica di vera liberalizzazione.

D'altronde la necessità di avviare le gare nel settore del TPL, di separare la gestione del servizio dal controllo di questo, era chiaramente indicata anche dalla richiamata legge 422 del 1997 !

Sappiamo bene, noi che operiamo nel settore, che mettere a gara il servizio di TPL vuol dire potersi basare su semplici condizioni:

- **regole chiare** (senza le quali prevarrebbe un potenziale contesto di contenzioso),
- **certezza delle risorse** (indispensabile per fare delle gare pluriennali)
- **e loro adeguatezza** (per favorire la qualità del servizio e la copertura degli investimenti per il rinnovo dei mezzi).

Ed anche disponibilità di infrastrutture, innovazione tecnologica anche ai fini di una riduzione dell'evasione tariffaria, protezione del lavoro del comparto, tutela dell'utenza.

### **Era necessario, quindi, un cambio di marcia.**

Inizio con una domanda che può apparire provocatoria.

C'è un motivo per cui dal 1997 ad oggi ( un periodo lungo 20 anni) nel nostro Paese non si sia riusciti a realizzare un vero processo di liberalizzazione?

No non c'è un vero e proprio motivo, ce ne sono tanti e contraddittori e non è un caso che proprio nell'ultimo decennio di gare se ne siano viste poche.

Ecco allora che la riproposizione chiara del dettato dell'art. 18 dell'attuale TU ricostruisce una nuova tappa nella marcia di avvicinamento del TPL alla concorrenza : **le funzioni di regolazione, di indirizzo, di organizzazione e di controllo e quelle di gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale sono distinte e si esercitano separatamente.**

Poi c'è un punto di vista che noi, di Federmobilità, abbiamo provato a sviluppare per dare una risposta a quella domanda.

Per rendere effettivamente esigibile il terreno della concorrenza del TPL **non è più**

**rinviabile la costituzione di un regolatore locale omogeneo e terzo** su tutto il territorio nazionale.

D'ora in poi lo chiameremo **Ente di governo/soggetto organizzatore del trasporto pubblico a livello locale** in ossequio all'unica Autorità regolatrice nazionale.

**L'Ente di governo di bacino ottimale** è, secondo noi, l'anello mancante per permettere la corretta riuscita della riforma del TPL fornendogli competenza e autorevolezza nel campo della pianificazione, della messa a gara dei servizi e, conseguentemente, nell'azione di controllo per una corretta esecuzione del servizio attraverso la stipula di un Contratto.

In aggiunta alle considerazioni già svolte in materia di corresponsabilità, coordinamento e concertazione diciamo anche che ci sono le buone pratiche già esistenti.

Le esperienze maturate da numerosi soci di Federmobilità ci inducono a porre in risalto come a valle della programmazione (posta in capo a pochi Enti primi fra i quali le Regioni) la maggior parte delle altre funzioni potrebbero essere definite come **funzioni organizzative** da porre in atto, nel più scrupoloso rispetto della programmazione con le diverse problematiche del sistema del TPL (se non addirittura della mobilità più in generale).

Se dunque per lo svolgimento di tali funzioni e attività possono essere in via di principio individuati e responsabilizzati soggetti diversi è nostra opinione che lo svolgimento di tali funzioni, in maniera organica e con livelli adeguati di competenza e professionalità, ne consigli l'affidamento, da parte degli Enti competenti a Enti di governo / Soggetti organizzatori, da individuare fra soggetti già esistenti o da istituire appositamente come indica il TU.

Anche volendo prescindere da importanti casi stranieri di funzionamento delle *Autorità Organizzative* di tal genere, vorrei sottolineare l'esistenza di esempi interessanti anche da noi, seppure per costituzione diversi tra loro, ma effettivamente operativi ed autorevoli:

- l'Ufficio Unico della regione Toscana, a cui sono affidati, fra l'altro, tutti i compiti relativi all'affidamento dei servizi di TPL, quelli di responsabilità per il contratto di servizio e il supporto alla gestione associata fra un elevato numero di enti locali competenti,
- l'Agenzia regionale del Piemonte, legata istituzionalmente tanto alla Regione quanto alla Città Metropolitana di Torino e che attraverso apposite Convenzioni si pone al servizio dell'organizzazione del TPL in rapporto anche con un gran numero di altri soggetti competenti,
- la società FER Infrastrutture a cui la Regione Emilia-Romagna ha conferito le funzioni organizzative relativamente all'ambito del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano,
- le Agenzie per la mobilità che svolgono le funzioni organizzative relative al TPL (e non solo) in ambiti corrispondenti al territorio di una o più province e operano sia da lungo tempo in Emilia-Romagna, sia più recentemente in Lombardia,

solo per citarne alcuni.

All'obiezione prevedibile **circa i costi insiti nel funzionamento di tali Enti di governo** riteniamo di poter rispondere facilmente argomentando come gli stessi costi, sebbene meno immediatamente percepibili e calcolabili, sarebbero ugualmente esistenti e probabilmente

maggiori nel caso in cui le medesime funzioni fossero disperse fra molti Enti, ponendosi in più ardui problemi di coordinamento.

L'istituzione, già dal 2012, dell'Autorità di regolazione dei trasporti nazionale permette di facilitare questa scelta in quanto ART potrebbe, nel positivo rapporto con la Conferenza Stato Regioni, proporre uno schema ( regolatori - soggetti appaltanti - gestori del cds) valido e adottabile sull'intero territorio nazionale che faciliterebbe il dialogo/confronto dal vertice piramidale di ART e AGCM giù giù verso il territorio con gli Enti di governo/ soggetti organizzatori locali.

Un vero sistema di relazione, di confronto e di scambio di informazioni.

Siamo certi che dal livello centrale se si dovessero controllare tutti gli atti in materia di appalto dei servizi TPL degli Enti locali del Paese entreremmo in un circuito complicato. Diciamo con chiarezza che non sarebbe possibile.

Mentre, proviamo a ragionare sulla falsariga di ciò che hanno realizzato le leggi regionali dell' Emilia Romagna e della Lombardia con la costituzione degli Enti di governo di bacino o soggetti organizzatori competenti.

Ciò che si è stratificato in Emilia e si sta stratificando in Lombardia porterebbe alla conclusione che questi soggetti diventerebbero quelli deputati ad applicare le leggi e a far rispettare le misure emanate dall' Autorità nazionale citata.

Direi ancora di più...se questi Enti di governo/ soggetti organizzatori fossero un numero limitato per Regione allora è intuibile per tutti che **alcune decine** di soggetti a livello nazionale potrebbero aprire con ART e con AGCM un confronto proficuo e diretto volto all'applicazione delle misure formulate per costruire i necessari bandi di gara e per l'espletamento efficace delle norme esistenti in grado di favorire la concorrenza per il mercato.

Tali soggetti per competenza e ruolo coprirebbero l'intero Paese con comportamenti omogenei risultando snellite ed agevolate anche le verifiche sugli esiti delle gare e i successivi controlli sugli andamenti gestionali dei servizi.

Si creerebbe un sistema in continuo dialogo e confronto, da un lato con i soggetti delegati dal Parlamento per verificare che tali processi avvengano nei tempi adeguati e dall'altro con gli EELL che rimarrebbero i proprietari del servizio pubblico del TPL nel loro territorio con l'interesse sociale ed economico ad aumentare l'efficacia dei propri servizi di trasporto.

Questi, come potete capire, sono solo alcuni spunti di riflessione e se, come auspicabile, sul T.U. si aprirà un vero terreno di discussione e successivamente di applicazione delle norme, ecco che.....in base alla nostra esperienza l'Ente di governo di bacino ottimale potrà essere costituito ed operare in ampia autonomia con gli EELL convenzionati ma sarà dotato al tempo stesso di ampia autonomia, di competenza e professionalità che lo metteranno in condizione di lavorare nel pieno rispetto delle leggi, delle misure e degli indirizzi emanati dai molteplici soggetti nazionali e regionali deputati.

Se accadesse sarebbe un piccolo-grande passo verso la direzione da noi auspicata.