



## GLI SCENARI E L'EVOLUZIONE DEL TPL IN LOMBARDIA A SEGUITO DELL'APPROVAZIONE DELLA LEGGE DI RIFORMA. Il commento del Presidente di ASSTRA Lombardia.

**Milano, 27 marzo 2012** - Con l'approvazione definitiva della legge di riforma da parte del Consiglio Regionale nella seduta di oggi si sono poste le basi per una ulteriore fase evolutiva del sistema della mobilità e del trasporto di persone in Lombardia.

La nuova legge, che ancora una volta pone la nostra Regione all'avanguardia nel Paese, rappresenta un significativo punto di arrivo, prevedendo rilevanti innovazioni rispetto alla normativa vigente:

- una diversa articolazione dei bacini di trasporto (5 in tutta la regione) con una forte riduzione rispetto alla frammentazione attuale (oltre 25 fra aree urbane e sottoreti provinciali);
- la costituzione delle agenzie di bacino (5 per tutto il territorio regionale) quale strumento per una più efficace integrazione delle competenze fra province e comuni capoluoghi;
- il tema dei costi standard quale criterio, unitamente ai fabbisogni di mobilità, per l'attribuzione delle risorse;
- la disciplina del periodo transitorio, con la possibilità di rideterminare le scadenze dei contratti fino ad un termine massimo di 18 mesi dall'entrata in vigore della legge.

Della nuova legge e dei suoi effetti sul sistema del tpl regionale prevale da parte di Asstra Lombardia una valutazione complessivamente positiva anche se permangono non poche criticità,

in particolare per quanto riguarda: i meccanismi di determinazione e attribuzione delle risorse economiche, evidenziate dalle associazioni delle aziende del settore nel corso del confronto fra tutti i soggetti interessati al “tavolo strategico regionale” e proseguito, anche nelle ultime settimane, nel corso delle audizioni con la V Commissione Consigliare della Regione Lombardia.

Nel 2012 scadranno una buona parte dei contratti di servizio (della durata media di 6 / 7 anni), quale esito della prima tornata di gare effettuate in Lombardia nella prima parte del precedente decennio e, nei prossimi mesi, si avvieranno operativamente i processi di riorganizzazione, previsti dalla nuova legge, per la programmazione e gestione del tpl in Lombardia. Non sarà sicuramente una transizione facile. Pesano oggi, e ancora di più in futuro, le asincronie fra quadro normativo nazionale, che oscilla fra “liberalizzazione” e “privatizzazione” dei servizi locali e le normative regionali di settore. Il risultato di questa situazione è oggi una sorta di “patchwork” legislativo nel quale solo alcune regioni hanno provveduto con proprie normative specifiche mentre, sul piano più generale, la “liberalizzazione” ha riguardato solo una parte del tpl e non tutto il comparto (come i servizi ferroviari locali e regionali).

A distanza di quasi 15 anni serve una nuova “422”, ovvero una nuova legislazione quadro che superi le ambiguità e le contraddizioni della situazione attuale, e che definisca, sulla base di una visione chiara ed esplicita, qual’è il modello a cui il nostro paese aspira.

Urge sul piano nazionale un disegno strategico che espliciti qual è la via italiana alla modernizzazione e alla liberalizzazione/privatizzazione di questo settore (altri Paesi in Europa hanno operato questa scelta da almeno due decenni).

La nuova legge regionale della Lombardia indica alcune soluzioni che possono diventare un utile punto di riferimento per la messa a punto di un nuovo quadro normativo nazionale.

Non sarà dunque una transizione facile.

Ad ostacolarne il processo si presenteranno, non solo le criticità derivante dall’assenza di un disegno “strategico” per il settore, ma nello specifico, emerge la questione predominante della riduzione delle risorse destinate alla gestione dei servizi e allo sviluppo degli investimenti.

Dopo la pesante contrazione di risorse (-10%), operata dalla Regione Lombardia nel corso del 2011, che ha provocato tagli nei servizi e generalizzati aumenti tariffari di difficile sostenibilità, la prospettiva per il 2012 e per gli anni futuri sembra dominata, nella attuale difficile situazione economico-finanziaria, dal tema della riduzione delle risorse pubbliche destinate al settore.

Di fronte a questa prospettiva non saranno certo i risparmi di risorse, che potranno verificarsi a seguito di una nuova fase di gare e di processi di razionalizzazione ed integrazione modale dei servizi, a controbilanciare repentine riduzioni percentuali a due cifre delle risorse pubbliche destinate ai nuovi contratti di servizio.

Lo scenario economico-finanziario rimane comunque di grave difficoltà: a fronte di una crescente domanda di mobilità collettiva, motivata anche dalla crisi ambientale che caratterizza le città ed il territorio lombardo, il sistema non sembra in grado di incrementare e migliorare l'offerta nel breve periodo.

Anche il recupero di efficienza per la riorganizzazione delle aziende e delle reti, operato a fronte dei tagli effettuati nel 2011, ha avuto riscontri marginali: i risparmi sono stati in ogni caso vanificati dal massiccio aumento del gasolio (+ 25% nell'ultimo anno).

Il tema delle risorse, in relazione alla nuova legge regionale, rappresenta uno dei nodi critici in grado di condizionarne il successo e gli effetti.

Se da una parte vanno messe in atto azioni finalizzate a garantire risorse adeguate al settore, dall'altra è indispensabile generalizzare a tutti i comparti (trasporti pubblici locali e servizi ferroviari regionali) modalità di attribuzione dei corrispettivi pubblici mediante moderni approcci basati sulla metodologia dei "costi standard".

La nuova legge regionale indica la suddetta strada, anche se sarà fondamentale la fase di concreta attuazione di questi principi con la predisposizione dei bandi di gara e dei contratti di servizio.

Accanto al tema delle risorse cruciale sarà la capacità da parte dei vari attori del sistema di dare attuazione ad un'altra delle innovazioni previste dalla nuova legge: un modello di "governance" del tpl basato sulla creazione delle "agenzie" di bacino.

Riguardo a questo punto cruciale del disegno di riforma è fondamentale assecondare e sostenere soluzioni "flessibili" che, nei diversi contesti, valorizzino le differenti esperienze e competenze, tenendo conto che ogni ambito (bacino) ha livelli di complessità istituzionale e organizzativa storicamente diversi.

In questa chiave l'attuazione di quanto previsto dalla nuova legge dovrebbe consentire in taluni contesti di sperimentare formule innovative come il caso dell'ampio bacino dell'area metropolitana milanese dove l'assetto e le funzioni "dell'agenzia" potrebbero ricalcare quelle di "Transport for London". In altri contesti invece, con bacini tendenzialmente omogenei dal punto di vista del sistema della mobilità ed in presenza di importanti infrastrutture di trasporto, sembrerebbe

preferibile la soluzione prefigurata dalla agenzia cosiddetta “pesante”, ovvero un’agenzia alla quale attribuire oltre alle funzioni di indirizzo, programmazione e regolazione anche le funzioni di gestione dei beni patrimoniali (beni essenziali) e degli introiti tariffari con affidamento dei servizi a regime “gros cost”. Per il resto dei bacini, soprattutto nella prima fase attuativa della riforma, sono destinate a prevalere soprattutto soluzioni che rimandano a modelli di agenzie “leggere” (ovvero con funzioni di indirizzo, programmazione e regolazione).

Infine, ed è forse questo l’aspetto più complesso e contraddittorio, la riforma si propone di favorire processi di aggregazione fra le aziende, superando l’eccessiva frammentazione delle imprese..

In questi anni è mancato per il settore un disegno di politica “industriale” che consentisse, come avvenuto in altri Paesi, la nascita e la crescita di soggetti in grado di configurarsi come gruppi almeno di rilevanza nazionale. Nella nostra realtà il più delle volte è prevalsa e prevale una logica difensiva in contrapposizione all’aggregazioni fra le aziende del settore. Anche nel contesto lombardo, caratterizzato in passato da una certa vivacità (il progetto di integrazione fra Milano e Torino e l’ipotesi dell’aggregazione alla scala regionale fra Milano, Bergamo, Brescia e Mantova) lo scenario attualmente è congelato e in attesa di improbabili tempi migliori.

Le gare di bacino o per lotti infrabacino stimoleranno forme di aggregazione fra le imprese (pubbliche e private) presenti nel territorio e, al tempo stesso, indurranno i gruppi di rilevanza internazionale, non ancora presenti in Lombardia ed in Italia, a valutare le opportunità del “mercato” lombardo. Su questo punto è ancora prematuro fare previsioni e congetture.

In conclusione, l’approvazione della nuova legge è sicuramente un risultato positivo come significativo punto di arrivo per la nostra regione e per tutti gli attori del sistema, ma è anche un punto di partenza di una nuova fase densa di contraddizioni e di rischi, dove la possibilità di intraprendere un concreto percorso di innovazione dipenderà dalla capacità di cogliere le numerose opportunità che la nuova legislazione regionale propone.

**Gianni Scarfone**

Presidente ASSTRA Lombardia