REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Oggetto: **Disegno di legge concernente "Disposizioni in materia di trasporto"**.

RELAZIONE

Il panorama del trasporto pubblico locale è profondamente cambiato con l'introduzione ed il recepimento della nuova normativa di ispirazione europea attraverso i Decreti legislativi 19/11/97, n°422, 20/9/99, n° 400 e la L. 7/12/99, n° 59.

L'insularità della Sardegna, la sua posizione centrale nel Mediterraneo, il necessario rafforzamento dell'industria del turismo, solo per citarne alcuni, non possono costituire elementi autonomi nei confronti dei quali al sistema di trasporto, da e per l'Isola ed interno ad essa, vengano richieste, volta per volta, risposte specifiche che tengano conto solo delle esigenze peculiari di uno o l'altro elemento.

La progettazione dei trasporti che riguarda la Sardegna, non può che scaturire da una visione unitaria e sistemica delle sue esigenze di sviluppo e di relazione, salvaguardando i bisogni, le aspettative, le prospettive di crescita e di sviluppo delle proprie genti, con la consapevolezza di appartenere a più ampia comunità quale quella nazionale ed europea.

La realizzazione di un quadro unico di normativa è la logica conseguenza di una visione della mobilità regionale come integrazione del trasporto pubblico con quello privato, di quello passeggeri con quello logistico, di quello ordinario con quello turistico, di quello "interno" con quello "di corridoio" cogliendo appieno l'imprescindibile legame, che unisce le diverse "sfaccettature" della questione trasportistica.

Tale imprescindibile legame è rappresentato, da un lato dal sistema infrastrutturale stradale, ferroviario, aereo e marittimo che deve essere colto nella sua valenza di "sistema integrato"; dall'altro dalla inevitabile mutua influenza e condizionamento che, sul piano infrastrutturale, dei servizi erogabili e dell'onere finanziario complessivo per la Regione, decisioni ed indirizzi intrapresi come risposta ad una delle diverse "sfaccettature" esercitano sulle altre.

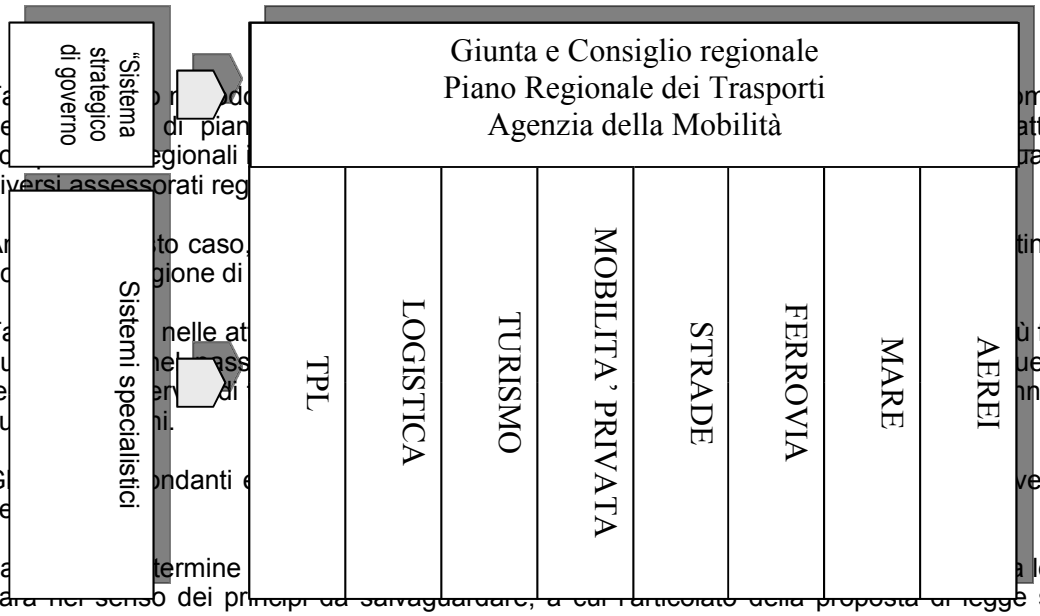
Il testo normativo unitario ha l'obiettivo di fare questo salto logico e di prospettiva del sistema dei trasporti regionali.

Viene, infatti, definito un livello sovraordinato di pianificazione strategica – Piano Regionale dei Trasporti - e di organizzazione tecnica – Agenzia della Mobilità – che governi l'organico sviluppo del sistema di mobilità, programmando gli interventi di ampliamento e di manutenzione di reti ed impianti.

A questo livello di governo strategico e di visione integrata del sistema regionale devono essere ricondotti i sub-sistemi specialistici con i loro sistemi di pianificazione "dedicata", con i loro eventuali assetti normativi ed organizzativi "dedicati".

La fig.1 sintetizza la logica dell'approccio.

Figura 1



Ta ompetenze di presidio
de attuale assetto delle
co rale suddivisione tra i
diversi assessorati reg

Ar tinuità con il passato,
do

Ta ù forte e strutturata di
qu uei temi – continuità
te nno visto la Sardegna
su

G vemente richiamati di
se

La a lettura che se ne dà
sarà nel senso dei principi da salvaguardare, a cui l'articolato della proposta di legge si è costantemente ispirato.

L'articolato di legge, organicamente strutturato per "Titoli" potrà e dovrà essere nel tempo completato con le sezioni o sub-sistemi (vedi Fig.1 ed art.1) da predisporre all'interno della cornice costituita dal Titolo I.

Il Titolo I disciplina l'organicità di visione, secondo quanto detto sopra, attraverso la coerente previsione degli strumenti di pianificazione e programmazione integrata e degli organismi regionali deputati alla loro attuazione.

Il Titolo II disciplina specificatamente il sub-sistema del Trasporto Pubblico Locale, reso urgente dalla necessità di colmare il ritardo pluriennale accumulato nel recepire l'evoluzione normativa nazionale ed europea per la riorganizzazione del settore.

Alla luce anche delle esperienze fin qui maturate dalle Regioni che hanno avviato da tempo tale riorganizzazione, nella sua redazione si è tenuto conto:

- delle problematiche del tutto specifiche della Sardegna, quale territorio insulare di consistente dimensione e con densità abitativa molto rada;
- della necessità di frenare lo spopolamento delle zone interne, garantendo condizioni di continuità territoriale "interna";
- della esigenza di salvaguardare il capitale di professionalità maturate nel settore, che – nell'ambito delle "nuove regole del gioco" – devono continuare a contribuire con il loro patrimonio di esperienza e conoscenze - unitamente alle risorse materiali – al funzionamento ed allo sviluppo del sistema regionale dei trasporti;
- della necessità di disporre di un sistema di trasporto pubblico, progettato unitariamente, in stretta sinergia con le esigenze di sviluppo territoriale e di servizio della domanda e coordinato con i servizi di trasporto di corridoio da e per il continente;
- della difficoltà di rispondere a taluni requisiti del D.Lgs. 422/97, che per la Sardegna è del tutto evidente: in questo senso, l'innovazione nelle modalità di trasporto e di gestione dei servizi da utilizzare per soddisfare questi requisiti è essenziale. Il ricorso a sistemi di gestione ad offerta flessibile, a chiamata, ed il coinvolgimento, per quanto possibile, dei servizi a noleggio d'auto con conducente, come elementi organici del progetto dei "servizi minimi", vengono tutti richiamati nel testo in relazione proprio alla specificità sarda;
- dell'integrazione dell'informazione e delle tariffe, come elementi, insieme ad altri, che rendono unitario ed organico il progetto. Devono costituire il "grimaldello" per trasformare un tessuto storico di

organizzazione dei trasporti nell'Isola fatto di operatori in concorrenza fra loro, in uno, al contrario, di soggetti che operano in "coalizione".

Il Titolo III disciplina la materia del noleggio di autobus con conducente, recependo l'evoluzione della normativa nazionale e consolidando, così, un ulteriore tassello nel quadro della regolamentazione complessiva del trasporto di persone.

Il Titolo IV disciplina la trasformazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti in società per azioni.

Il Titolo V prevede la norma finanziaria e le disposizioni finali.

La Regione Sardegna è di fronte, pertanto, ad un cambiamento "epocale" che vede coesistere due ordini di complessità: uno, legato alla riforma "interna" del sub-sistema del trasporto pubblico locale e l'altro, legato alla necessità di ridefinire organicamente, all'interno della Regione, le competenze di governo del sistema dei trasporti nel suo complesso.

Quanto previsto nel Titolo I costituisce l'inevitabile passaggio organizzativo per evitare che, a fronte del trasferimento di competenze dallo Stato alla Regione e da quest'ultima agli Enti locali, l'entropia del sistema di pianificazione dei trasporti regionali – già oggi rilevante per la suddivisione delle competenze tra diversi assessorati – aumenti ulteriormente con il conseguente rischio di una azione priva della necessaria visione di insieme nel governo di uno degli elementi chiave nello sviluppo economico e sociale della Sardegna.