



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

CPT – Aggiornamento trasporti Sardegna



La riforma del regime delle entrate regionali

Le politiche della Regione sarda in materia di trasporti sono profondamente modificate dalla legge finanziaria per l'anno 2007 (L. 27-12-2006, n. 296)

Infatti, i commi 834 – 840 dell'articolo 1 modificano tutto il regime delle entrate regionali, riscrivendo l'articolo 8 dello statuto speciale e avviando un'interessante sperimentazione di federalismo fiscale, attribuendo alla Regione nuove competenze, da attuare grazie alla compartecipazione al gettito fiscale.

Il comma 837, in particolare, prevede che “Alla regione Sardegna sono trasferite le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde) e le funzioni relative alla continuità territoriale. Al fine di disciplinare gli aspetti operativi del trasporto di persone relativi alle Ferrovie della Sardegna ed alle Ferrovie Meridionali Sarde, il Ministero dei trasporti e la Regione Autonoma della Sardegna, entro il 31 marzo 2007, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, sottoscrivono un accordo attuativo relativo agli aspetti finanziari, demaniali ed agli investimenti in corso.”



Le norme di attuazione in materia di trasporti

Perché la novità normativa potesse dispiegare effetti concreti, era necessaria l'approvazione di apposite norme di attuazione dello statuto.

Ciò è avvenuto con il D.Lgs. 21-2-2008, n. 46, recante “Norme di attuazione dello statuto speciale della regione autonoma Sardegna concernenti il conferimento di funzioni e compiti di programmazione e amministrazione in materia di trasporto pubblico locale”, il cui TITOLO I (composto di tre articoli) ha disciplinato il conferimento dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale erogati dalle ferrovie della Sardegna e dalle ferrovie meridionali sarde e il trasferimento delle aziende, mentre il TITOLO II (anch'esso di tre articoli) si occupa dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale erogati da Trenitalia S.p.A. e delle infrastrutture ferroviarie di proprietà di R.F.I. S.p.A.

Le problematiche della continuità territoriale hanno, invece, trovato una prima sistemazione con la legge regionale 13 aprile 2010, n. 10 “Misure per lo sviluppo del trasporto aereo”



La nuova legge regionale di riorganizzazione del TPL

Parallelamente iniziava a produrre risultati la legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21, che ha riorganizzato il TPL in Sardegna, abrogando la precedente norma del 1982.

Il riordino del settore ha riguardato:

- Il trasporto su rotaia
 - l'ammodernamento delle ferrovie
 - l'acquisto dei treni ad assetto variabile
- Il trasporto su gomma
 - il rinnovo del parco autobus



Le risorse finanziarie

Grazie al consistente sforzo di riordino normativo, la Regione sarda si è trovata nelle condizioni più adatte per cogliere le opportunità finanziarie concretizzatesi negli ultimi anni.

Si tratta di risorse:

- Europee (POR 2000-2006 e POR 2007-2013)
- Statali (L. 296/2006, art. 1, c. 1031 e D.L. 112/2008, art. 63, c. 12 e 13)
- Proprie



L'ammodernamento delle ferrovie

- E' stato avviato un piano di rifacimento delle infrastrutture ferroviarie a scartamento ordinario (RFI) e ridotto (ARST-FdS) e di rinnovo del materiale rotabile, così articolato:
 - € 45.000.000 (risorse POR 2000-2006 e 2007-2013) in corso di utilizzo da parte di FdS per sostituire l'intero armamento delle linee Sassari-Alghero, Sassari-Sorso (che in prosieguo saranno elettrificate), Nuoro-Macomer e Cagliari-Isili, con una previsione di ulteriore investimento per 21.000.000 di fondi regionali (5 già disponibili)
 - € 28.000.000 sono programmati sul PAR FAS 2007-2013 (non ancora approvato da CIPE) per l'installazione di nuovi apparati di sicurezza sulle stesse reti cui se ne aggiungono 10 (disponibili su risorse liberate POR 2000-2006)
 - 24.000.000 (Assegnazioni statali rinnovo materiale rotabile) per l'acquisto di 6+2 automotrici per le FdS con opzione fino a 24 mezzi
 - 21.000.000 (POR 2007-2013) sono stati contrattualizzati con RFI, per interventi di velocizzazione delle linee Cagliari-Iglesias/Carbonia e Cagliari-Sassari/Olbia, per consentire ulteriori miglioramenti dei tempi di percorrenza oggi ipotizzati grazie ai treni ad assetto variabile in fornitura tra il 2011 e il 2014



L'acquisto dei treni ad assetto variabile

- Con la deliberazione 56/28 del 29 dicembre 2009 si conclude il complesso iter per l'acquisto di treni diesel ad assetto variabile per collegamenti di media – lunga percorrenza
- In attuazione del Titolo II del D.Lgs. 21-2-2008, n. 46, la Regione sarda, per la prima volta in Italia, si fa carico della fornitura di treni per quella che, su scala isolana, può essere definita *alta velocità*
- Il treno, grazie alle sue caratteristiche di potenza e di frenatura e alle caratteristiche del sistema di oscillazione di tutte le casse può consentire di percorrere la tratta Cagliari – Sassari con un risparmio di almeno 17 minuti rispetto al tempo attuale e quella Cagliari – Olbia con circa 20 minuti e riduzione di un ulteriore minuto nelle tratte inverse
- L'investimento, al momento, è pari a 47.565.483,54 Euro, per l'acquisto di cinque complessi C.A.F., con un diritto di opzione per altri 3 complessi tutti da 202 posti a sedere in totale



I nuovi autobus

- Con la deliberazione 39/50 del 18.7.2008 è stato avviato un ampio piano di rinnovo del parco autobus
- A quella data gli autobus, con 69 milioni di chilometri percorsi all'anno solo di linee extraurbane, costituivano il mezzo di trasporto pubblico più diffuso, con un'età media complessiva degli oltre 1700 bus in circolazione di quasi 15 anni, dato che, pur tenendo conto già dei 100 nuovi autobus dell'A.R.S.T. S.p.A. in circolazione da settembre 2007, era ampiamente superiore agli standard europei, che si attestavano intorno ai 7 anni di vetustà
- Contestualmente la Regione intendeva risolvere l'annosa questione del mancato adeguamento, a far data dal 1996, dei contributi di esercizio, in carenza dell'introduzione dei contratti di servizio in luogo del precedente sistema concessorio
- Il programma d'intervento è stato razionalizzato con più delibere di Giunta e alcuni passaggi normativi e ora prevede un investimento annuo di 23.500.000 di Euro per dieci anni, assicurato con i fondi regionali autorizzati dal comma 39 dell'articolo 1 della legge regionale 1/2009 (legge finanziaria)



Il piano di rinnovo

- Al momento è in fase molto avanzata la fornitura (sarà completata, salvo problemi di mercato, entro marzo 2011) di:
 - 485 autobus per le aziende pubbliche di trasporto per servizio interurbano di media – lunga distanza
 - 143 autobus per le aziende pubbliche di trasporto per servizio nelle aree metropolitane
 - 150 autobus per le aziende private di trasporto pubblico per servizio interurbano di media – lunga distanza
 - 320 autobus per quattro aziende pubbliche di trasporto urbano



Le modalità di attuazione

- Il percorso amministrativo ha previsto:
 - ridefinizione, in sede governativa e di Conferenza Stato-Regioni, del pagamento ratei leasing come spesa per investimenti, in ragione della conseguente patrimonializzazione
 - due accordi procedimentali (uno con le aziende private di trasporto pubblico extraurbano e uno con le aziende pubbliche di TPL urbano) per disciplinare rinuncia ai conguagli sul valore delle preesistenti concessioni, proprietà e riparto dei mezzi
 - tre procedure ad evidenza pubblica (una condotta da RAS e due da ARST-FdS) per la contrattualizzazione del servizio di leasing finanziario, garantito da patrimonio RAS
 - tre procedure ad evidenza pubblica (due condotte da ARST-FdS e una dalle aziende urbane in pool) per l'acquisto di tutti i mezzi, in modo da avvalersi delle modalità di gara consentite alle aziende di trasporto dal codice dei contratti pubblici



I risultati attesi

- Parco autobus:
 - Tutti mezzi conformi alla normativa Euro 5 e specificamente attrezzati per il trasporto delle persone con disabilità
 - Sensibile riduzione emissione nell'atmosfera di polveri sottili e azoto
 - Vetustà dei mezzi attestata a 7 anni (rispetto agli attuali 16) per il totale del parco macchine extraurbano (aziende pubbliche e private)
 - Vetustà dei mezzi attestata a 3 anni (rispetto agli attuali 12) per il totale del parco macchine urbano, con un caso di eccellenza per il CTM di Cagliari che, solo per gli ultimi mesi del 2010, garantirà una vetustà pari ad 1 anno (record europeo)
- Telecontrollo e programmazione dei servizi:
 - Con ulteriori risorse POR, sono state realizzate le sale di telecontrollo e le flotte sono state dotate di strumentazione per la trasmissione a distanza dei dati sui movimenti e lo sbigliettamento
 - Il PRT in stesura prevede l'utilizzo dei dati di traffico per la rimodulazione annua dei programmi di esercizio

