

TPL ROMANO: QUESTO E' IL MODELLO DEL PD

Roma deve continuare ad ambire sulle politiche della mobilità ad un programma di prospettiva rispetto al quale gli anni di governo del centrosinistra hanno avviato una importante e lunga stagione di risanamento, ristrutturazione e riforma. In questo quadro la priorità del potenziamento del TPL con realizzazione delle infrastrutture già cominciate (le metropolitane, i corridoi della mobilità, il sistema dei parcheggi, i nuovi tram, nuovi filobus, etc) va accompagnata da un efficientamento del sistema aziendale nel quale ricadono. In caso contrario si correrebbe il rischio di affiancare ad infrastrutture adeguate, un servizio non all'altezza degli investimenti compiuti.

Le riforme di questi anni ci consentono oggi di avere un quadro d'insieme assai avanzato rispetto alle grandi città italiane: 1) un'offerta di servizio data in concessione con gara pari a 27milioni di Km; 2) grandi investimenti strategici realizzati sull'innovazione tecnologica (AVM); 3) le nuove modalità di rapporto tra il Comune e le Aziende; 4) le operazioni societarie di semplificazione (la fusione Atac-STA per la pianificazione, la costituzione di Trambus e di Metro per la gestione del servizio, la costituzione di Atac Patrimonio); 5) l'allocazione nella spesa corrente del Comune dei contratti di servizio; 6) un contratto di servizio di durata pluriennale.

Questo scenario dovrà però per necessità di cose confrontarsi con l'evoluzione del quadro normativo nazionale (fortemente legato al cambiamento delle normative europee) nel quale ci muoveremo di qui ai 3 anni di scadenza dei contratti di servizio. Bisogna pensare, cioè, un nuovo piano industriale che, nel salvaguardare la clausola sociale (e i contratti di lavoro di primo e di secondo livello), ci permetta di affrontare l'eventuale appuntamento con il confronto concorrenziale nel modo migliore.

Per questo motivo il centrosinistra, già da due anni, con Ordine del Giorno approvato dal Consiglio Comunale nel dicembre 2006 e con memoria di Giunta Comunale successiva, propose una operazione di revisione dell'attuale assetto societario che sempre più si conformasse alla realtà ormai modificata rispetto al riassetto societario operato nel 2000. Una revisione che avesse come stelle polari obiettivi chiari e definiti (alcuni dei quali palesatisi come soluzioni a vere e proprie distorsioni del sistema): a) una maggiore efficienza produttiva e gestionale; b) l'eliminazione dei conflitti di competenza tra le aziende; c) il riordino delle diverse attività svolte dalle varie aziende; d) maggiori benefici di carattere fiscale (IRES, IRAP, IVA); e) minori costi di struttura e funzionamento; f) un migliore riscontro dei risultati degli investimenti.

A questo fine la struttura di riassetto che il PD aveva immaginato nel dicembre 2006 e che oggi ribadisce si articola sostanzialmente su quattro azioni:

- 1) la costituzione (attraverso la trasformazione dell'attuale ATAC) di un'agenzia leggera tecnica di supporto al Dip.VII mirata alla pianificazione e controllo del TPL;
- 2) la costituzione di una società del patrimonio immobiliare e strumentale con allocazione delle principali fonti di debito;
- 3) la integrazione delle attività di gestione del servizio in un'unica società (su gomma, su ferro e della sosta);
- 4) la costituzione di un rapporto tra le aziende e l'Amministrazione Comunale attraverso un contratto di servizio "net cost";
- 5) la prospettiva di partecipare nell'ambito del confronto concorrenziale alle opportunità di partnership di livello regionale, nazionale e internazionale che facciano giocare alle aziende un ruolo sempre più centrale nel panorama del mercato del TPL.