



CONSIGLIO COMUNALE
Proposta di Deliberazione N° 13 Del 23/01/2017

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE METROPOLITANO

Servizio competente: *Servizio affari istituzionali e contratti, trasparenza, anticorruzione, pari opportunità*

Funzionario estensore:

Dirigente responsabile: *Giovanni Mario Basolu*

Relatore:

Annotazioni:

Il Consiglio comunale

ORDINE DEL GIORNO

visto l'ordine del giorno prot. n. 23 del 23.01.2017, avente ad oggetto "Ordine del Giorno sul Trasporto Pubblico Locale Metropolitano, a firma dei Conss. Carta e Massidda, presentato ai sensi dell'art. 24 del Regolamento del Consiglio comunale;

visto il risultato della votazione, espressa con sistema elettronico: presenti __, votanti __, voti favorevoli __, voti contrari __ (____), astenuti __ (____)

delibera

di approvare/non approvare il sopramenzionato ordine del giorno, di seguito riportato:

"....."

COMUNE DI CAGLIARI PRESIDENZA CONSIGLIO COMUNALE	
14100 SE	23 GEN. 2017
Prot. 23	/
Ufficio SINDACO	
A SS. MANUS	

Ordine del giorno sul trasporto pubblico locale metropolitano

Premesso che

- il miglioramento della qualità della vita delle cittadine e dei cittadini cagliaritari dipende anche dalla garanzia del diritto alla mobilità e dalla disponibilità di un servizio di trasporto pubblico sostenibile e di qualità;
- la riduzione del traffico veicolare privato nella città rimane lo strumento fondamentale per ottenere una riduzione della congestione del traffico, delle emissioni nocive, dell'inquinamento acustico, degli incidenti stradali;
- il numero di ingressi giornalieri di veicoli dalle principali vie d'accesso a Cagliari, città di circa 150.000 abitanti, si mantiene mediamente superiore alle 160.000 unità;
- le politiche della mobilità - non solo della città di Cagliari ma dell'intero territorio della città metropolitana - devono assumere come obiettivo fondamentale, anche alla luce dei punti precedenti, la modifica della ripartizione modale della mobilità motorizzata urbana e suburbana, realizzando un significativo spostamento dal trasporto privato a quello collettivo pubblico;

Considerato che

- la Ras non ha ancora completato le attività necessarie per definire un nuovo assetto del sistema del TPL regionale e quindi anche il sistema del trasporto pubblico locale di Cagliari e della sua città metropolitana risulta privo di un assetto ordinato e razionale, a causa della mancata attuazione di diverse importanti previsioni della principale norma regionale di settore (la L. R. 7 dicembre 2005 n. 21), tra le quali si richiamano:
 - la definizione dei bacini ottimali del trasporto pubblico;
 - l'individuazione dei servizi minimi di competenza di ciascun livello territoriale;
 - la pianificazione di una rete integrata del TPL e di una chiara gerarchia dei vettori per eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni che ancora oggi abbondano, e producono inefficienze economiche del sistema e ostacoli al miglioramento dell'offerta di TPL;
 - l'istituzione di enti di governo del trasporto pubblico e della mobilità relativi ai diversi livelli del sistema.

Ricordato che

- la L.R. n.21/2005 conferisce alle autonomie locali le funzioni che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale e definisce, d'intesa con esse, il livello dei servizi minimi sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità e le risorse finanziarie che saranno individuate annualmente nella legge finanziaria;
- la legge regionale 4 febbraio 2016, n. 2 "Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna" prevede che i comuni, singoli o associati, e la città metropolitana siano i soggetti deputati allo svolgimento delle funzioni amministrative secondo i principi di sussidiarietà, adeguatezza e differenziazione, e che la Regione eserciti le sue funzioni tramite gli enti locali;
- la stessa L. R. 2/2016 istituisce la città metropolitana di Cagliari, come ente locale corrispondente ai comuni che hanno una stretta connessione funzionale territoriale, sociale ed economica con il comune capoluogo della Regione;

Rilevato che

- nel territorio della città metropolitana insistono servizi di trasporto pubblico su rotaia e su gomma scarsamente integrati, mentre i servizi su gomma sono del tutto disomogenei, da una parte per gli

otto comuni serviti dalla rete CTM (capillare e con frequenze di servizio tipicamente urbane), e dall'altra per gli altri nove comuni collegati da servizi con caratteristiche e orari tipicamente extraurbani;

Considerato che

- con la nascita dell'ente territoriale città metropolitana appare logico prevedere la creazione di un'unica nuova rete di TPL urbano e suburbano che serva anche i 9 comuni attualmente non raggiunti dalla rete CTM, offrendo risposte a domande di mobilità sempre più integrate in un'unica grande area urbana, e omogeneizzando la tipologia dei collegamenti nel territorio metropolitano;
- per realizzare un'offerta di mobilità capace di risultare attrattiva e preferibile al mezzo privato occorre caratterizzare le reti del trasporto pubblico in termini di qualità e di integrazione tra diverse modalità (gomma, ferro, ciclabilità, pedonabilità e mobilità condivisa), disponendo in modo adeguato ed equilibrato delle risorse da destinare agli investimenti per infrastrutture, tecnologie e mezzi;

Rilevato che

- sulla base della progettualità a oggi nota, per i prossimi anni molte centinaia di milioni di euro provenienti da finanziamenti Europei e Nazionali verranno destinate alle infrastrutture su ferro, mentre nulla è previsto per lo sviluppo dei servizi su gomma, per il rinnovo dei parchi rotabili, per nodi di interscambio e per centri intermodali;

Evidenziato che

- l'estrema asimmetria nella distribuzione dei finanziamenti per gli investimenti, se non verrà riequilibrata, comprometterà lo sviluppo di una rete di TPL integrata e multimodale nella città metropolitana di Cagliari;

Ricordato che

- la RAS ha prorogato i Contratti di Servizio attualmente vigenti per la modalità gomma con le aziende del TPL fino al completamento del processo di pianificazione e programmazione in atto, a seguito della definizione dei bacini ottimali e degli enti di governo degli stessi e, comunque, non oltre il termine del 2 dicembre 2019;
- dal 3 dicembre 2019, con la conclusione dell'attuale fase di transizione disciplinata dall'art. 8 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto pubblico dovrà avvenire secondo le modalità ordinarie previste dal Regolamento comunitario medesimo, che prevedono la modalità prioritaria della gara pubblica;

Considerato che

- nel conseguente regime di "concorrenza per il mercato" l'azienda CTM – di cui il Comune di Cagliari è socio di maggioranza – dovrà essere capace di esprimere il massimo di capacità in ambito progettuale e dal punto di vista finanziario e patrimoniale, per poter presentare offerte, piani economico-finanziari e di investimenti in grado di competere con la forza aziendale, economica e finanziaria di concorrenti di grandi capacità che verosimilmente giungeranno dall'Italia e dall'Europa;

Rilevato che

- CTM SpA opera attualmente nel territorio di otto comuni facenti tutti parte della città metropolitana di Cagliari;
- la Provincia di Cagliari risulta a tutt'oggi detentrici del 25% delle quote di partecipazione al capitale sociale di CTM SpA;

- la citata L. R. 2/2016 prevede che la Provincia di Cagliari trasferisca alla città metropolitana di Cagliari i beni immobili e mobili insistenti nel territorio dei comuni appartenenti alla città metropolitana;

Visto

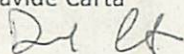
- il Documento Unico di Programmazione per il triennio 2016-2018, con il quale il Comune di Cagliari ha tra l'altro formulato una serie di indirizzi verso CTM SpA;
- il documento preliminare alla redazione del piano strategico di CTM SpA per il triennio 2017-2019, discusso dalle commissioni consiliari Bilancio e Mobilità nella seduta congiunta del 22 novembre 2016, a seguito del quale il CdA dell'Azienda ha approvato il 23 dicembre u.s. il piano strategico per il triennio 2017-2019;

il Consiglio Comunale impegna il Sindaco a:

1. rappresentare alla Regione Sardegna la necessità di completare le sopra richiamate attività di pianificazione e programmazione, definizione dei bacini ottimali e degli enti di governo degli stessi entro il corrente anno 2017, così da dare avvio, a partire dal 1° gennaio 2018, al nuovo assetto del TPL in ambito di città metropolitana, raggiungendo in particolare i seguenti obiettivi:
 - individuazione del territorio dei 17 comuni della città metropolitana di Cagliari come il bacino territoriale di riferimento per il TPL metropolitano;
 - progettazione di un'unica rete di trasporto pubblico integrata e multimodale (gomma e rotaia) per l'intero bacino metropolitano, con la definizione dei livelli minimi del servizio;
 - definizione di una chiara gerarchia dei vettori, candidando e rendendo competitivo CTM SpA ad assumere il ruolo di vettore di riferimento del trasporto pubblico metropolitano, compreso il servizio su rotaia Metrocagliari previa separazione dalla titolarità della gestione dall'infrastruttura ferroviaria. Nella nuova ripartizione di responsabilità tra vettori verranno messe a punto le necessarie sinergie con gli operatori del trasporto extraurbano su gomma e su ferro, sia pubblici che privati;
 - attribuzione alla città metropolitana del ruolo di ente di governo della mobilità e del TPL del proprio territorio, che implichi il relativo trasferimento di competenze e risorse;
 - individuazione di canali di finanziamento per investimenti nel TPL metropolitano integrato, con particolare attenzione a centri intermodali, nodi di interscambio, corsie preferenziali, sistemi intelligenti per i trasporti (ITS);
2. condividere, anche nella sua veste di Sindaco metropolitano, i contenuti del presente Ordine del Giorno con il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana al fine di:
 - esprimere alla Regione Sardegna una posizione unitaria della città metropolitana di Cagliari sul riassetto del TPL metropolitano, coerente con gli indirizzi previsti dal presente Ordine del Giorno;
 - candidare la città metropolitana di Cagliari quale ente di governo del trasporto pubblico locale del costituendo bacino metropolitano, da far coincidere con il territorio dei 17 comuni che fanno parte del nuovo ente locale.
3. sviluppare le progettualità e la pianificazione della rete di trasporti a livello di Città Metropolitana e in particolare:
 - Predisporre il Piano dei servizi di trasporto pubblico di Città Metropolitana integrato con quello di livello regionale
 - Individuare i servizi minimi di trasporto di livello di Città Metropolitana verificandone la copertura finanziaria a carico della Regione
 - Individuare i servizi aggiuntivi di trasporto di livello di Città Metropolitana verificandone la copertura finanziaria a carico del bilancio della Città Metropolitana

- Realizzare studi di fattibilità economico finanziaria sui progetti che richiedono importanti investimenti, quali la realizzazione di nuove infrastrutture, ed elevati oneri di gestione verificandone, per questi ultimi, l'effettiva copertura annuale
- Predisporre ed espletare le procedure di gara

Davide Carta



Piergiorgio Massidda

