**Esame Situazione del trasporto pubblico locale**

**Documento del Consiglio Provinciale del 28 marzo 2017**

La Legge 7 aprile 2014, n. 56 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di comuni”, al punto b) del comma 85, dispone che le Province, quali enti con funzioni di area vasta, esercitano, tra l’altro, “*la funzione fondamentale relativa alla pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale*”. La Provincia di Avellino intende riaffermare con forza l’esercizio di tale funzione, che in passato ha espletato con responsabilità, ricorrendo anche all’erogazione di ingenti risorse finanziare per evitare disservizi e penalizzazioni per gli utenti, in considerazione della vasta estensione territoriale (la provincia di Avellino è la seconda in Campania). E’ il caso di evidenziare, infatti, che il servizio di Trasporto su gomma viene svolto per il 68% su strade collinari, il 30% su arterie di montagna ed il 2% su quelle cittadine. Tale condizione imporrebbe un costo chilometrico maggiore rispetto a quello previsto attualmente. A ciò si aggiunga che negli ultimi anni, a partire dal 2011, la Regione ha operato diversi tagli ai fondi previsti per il Trasporto Pubblico locale per la provincia di Avellino, nonostante l’Irpinia non abbia collegamenti ferroviari e, di conseguenza, non riceva finanziamenti per il trasporto su ferro.

Grande preoccupazione, pertanto, viene espressa per il futuro del servizio sul territorio provinciale, in vista dell’espletamento della relativa gara d’appalto, anche in considerazione delle ultime notizie che vedrebbero il socio unico dell’AIR non interessato alla partecipazione alla predetta gara. Medesima preoccupazione, di conseguenza, si nutre per le altre imprese private irpine operanti nel settore, per tutti i lavoratori del comparto e per quelli dell’indotto.

Già nel 2014, l’Amministrazione Regionale aveva bandito una gara per l’affidamento dei servizi di TPL, dividendo il bacino campano in cinque sub-ambiti. All’epoca l’AIR era il soggetto più accreditato per concorrere relativamente al bacino “Avellino-Benevento”. Peraltro, AIR partecipò in ATI con una quota del 25%, con ANM e CTP per rilevare il TPL di Napoli e provincia. La gara successivamente fu impugnata e sospesa per un vizio di forma. In seguito l’Amministratore unico dell’epoca, l’ing. Angelo D’Amelio, approvò una delibera per promuovere una manifestazione di interesse concernente l’acquisto dell’azienda di Salerno CSTP, in liquidazione. Tale condizione si verificava in un periodo in cui persisteva una generalizzata crisi di numerose aziende del settore. Allo stato, giova evidenziare che l’attuale Amministratore dell’AIR, Alberto De Sio, non ha inteso proseguire il percorso avviato, lasciando campo libero alla società BUS ITALIA srl.

La medesima decisione è stata assunta per quanto attiene alla vicenda dell’azienda di mobilità di Benevento. In questo caso, ha acquisito la gestione del servizio un operatore privato lucano (società “Trotta”) che conta risorse, personale e mezzi pari ad appena il 4% di quelli dell’AIR.

La Legge n. 422/1997 (Legge Burlando) ha privatizzato il settore del TPL. In seguito all’applicazione di tale normativa, nel 2000 si passò dalla gestione commissariale regionale alla costituzione di una Società a totale capitale pubblico della Regione Campania, l’AIR SpA. L’azienda gestisce il 95% delle tratte sul territorio provinciale, il restante 5% è di competenza di altre società private.

All’epoca, l’assessore Ennio Cascetta affidò a tre figure con elevate competenze professionali l’avvio della nuova società. Nominò Amministratore unico il prof. Frassetto, docente Universitario, e si avvalse della collaborazione di esperti indicati dall’Università “Bocconi” di Milano con specifiche competenze fiscali e gestionali. Furono designati tre eccellenze nel collegio dei revisori e fu nominato Direttore Generale, l’avv. Costantino Preziosi.

La vecchia gestione commissariale aveva maturato perdite che superavano i 12 miliardi di lire. Nel giro di un biennio la Società fu portata in equilibrio. Nel 2003 l’AIR acquistò dal Comune l’autostazione di Avellino per circa €. 12.500.000,00, di cui metà con fondi regionali e metà con fondi propri. Non solo. La Società rilevò contemporaneamente l’Azienda urbana di mobilità che realizzava perdite per €. 3.600.000,00 annui, salvando il Comune di Avellino dal dissesto e l’azienda urbana dal fallimento. Nel 2006 anche la CTI ATI raggiunse l’equilibrio di bilancio e iniziò a produrre utili.

L’AIR in 17 anni non ha mai ricevuto finanziamenti o contributi straordinari dalla Regione, né quest’ultima ha mai dovuto ripianare debiti in quanto l’azienda ha sempre chiuso i bilanci in utile, vantando tutt’ora numerosi e cospicui crediti da esigere.

Per quanto riguarda il parco rotabile, l’ultimo contributo erogato dalla Regione a tutte le aziende pubbliche e private per l’acquisto di autobus risale al 2006. Dopo quella data, l’AIR ha acquistato circa 40 autobus ed alcuni mezzi bi-piano. Anche di recente ha promosso una manifestazione di interesse per l’acquisto di n. 15 bi-piano che si spera venga portata a termine nel prossimo futuro.

Allo stato, il socio unico dell’AIR non ha ancora chiarito le intenzioni circa la partecipazione dell’azienda alla gara per l’affidamento del servizio, relativamente al lotto “Avellino-Benevento”. I timori in proposito sono diversi. A cominciare dalle difficoltà legate alla mobilità degli utenti e all’efficacia e all’efficienza del servizio che verrà erogato, su un territorio che si estende per 2.791 kmq, è costituito da 118 Comuni e la cui mobilità su gomma si articola su 961 strade.

La preoccupazione è legata al fatto che si aggiudicherà l’appalto si attenga esclusivamente alla gestione dei chilometri previsti dal bando, ritenuti allo stato insufficienti rispetto alle esigenze del territorio. Nel recente passato, il lavoro di concertazione tra Provincia, aziende e sindacati, oltre alle risorse aggiuntive erogate da questo Ente, ha permesso di sopperire alla riduzione chilometrica operata dalla Regione Campania, venendo incontro ai bisogni dell’utenza. Nuovi scenari creano timori circa la garanzia della qualità dei servizi e sul futuro occupazionale degli addetti.

Alla luce di tutto ciò, il Consiglio Provinciale fa voti alla Regione Campania affinché:

1. Riconosca e rispetti l’importante ruolo dell’Ente Provincia nella pianificazione e nell’organizzazione del TPL;
2. Fornisca garanzie sulla qualità dei servizi e sui livelli occupazionali;
3. Faccia chiarezza, prima dell’espletamento della gara per l’affidamento del servizio, sul futuro dell’AIR Autoservizi Irpini e delle altre società operanti nel settore, creando le condizioni, anche da un punto di vista normativo, per tutelare l’azienda pubblica già operante con merito da anni sul territorio irpino;
4. Riveda ed incrementi la dotazione chilometrica del TPL a favore del territorio irpino, aggiornando, elevando ed equiparando alle altre province campane, i costi chilometrici finali e riconosciuti dalla Regione, così da porre fine all’attuale disparità di trattamento.