

Accordo per l'espletamento delle gare in materia di trasporti nell'area centrale del Veneto

a cura di Adriana Vigneri e Valter Vanni - 25 gennaio 2006

Pubblicato in "ASTRID – Rassegna" n. 2 del 2006

Sommario: **1.** Breve nota sull'Accordo: organizzarsi per vincere (*Adriana Vigneri*) – **2.** Accordo ai sensi dell'art. 15 della legge 241/1990 per la definizione delle unità di rete del trasporto pubblico locale nell'area delle province di Padova, Treviso e Venezia e della connessa disciplina delle Competenze amministrative – **3** Il trasporto pubblico locale nel Veneto. A che punto è il processo di liberalizzazione (*Valter Vanni*).

Breve nota sull'Accordo: organizzarsi per vincere di Adriana Vigneri

La disciplina nazionale in materia di trasporto collettivo di persone (art. 18 del d.lgs. n. 422, mod. da d.lgs. n. 400 e da art. 45 della legge 166/2002 ed infine art 23, comma 3-bis del d.l. n. 355, conv. in l. n. 47/2004) aveva fissato al 31.12.2003, poi 31 dicembre 2005, la cessazione del periodo transitorio, a conclusione del quale gli affidamenti del servizio avrebbero dovuto avvenire con gara. Ora il comma 394 dell'articolo unico della finanziaria 2006 sostituisce la scadenza 2003 con la scadenza 2006.

A questa generalizzata proroga fino al 31.12.2006 delle gestioni assegnate senza gara, si aggiunge la possibilità per le regioni di disporre un'ulteriore proroga, definita "eventuale", di un anno al massimo, a favore di soggetti gestori che abbiano realizzato comportamenti considerati dal legislatore "virtuosi", descritti alle lett. a) e b) del comma 393, che inserisce un comma 3-ter dopo il comma 3-bis dell'art. 18 del d.lgs. n. 422/1997.

Per effetto dei commi 393 e 394 dell'art. unico della Finanziaria 2006, la scadenza del periodo transitorio per i trasporti regionali (automobilistici) e locali la cessazione del periodo transitorio è dilazionata a fine 2006, con possibilità di giungere al 2007.

Le regioni non possono fissare scadenze diverse. Possono soltanto avvalersi del potere di proroga assegnato alla regione dalla legge statale e dalla stessa disciplinato, fino al 31.12.2007. Questa restrizione appare in sintonia con la competenza statale a tutela della concorrenza, come interpretata nella sentenza della Corte costituzionale n. 272/2004. Il legislatore nazionale si è nuovamente impadronito della disciplina delle proroghe, che in base alla disciplina precedente potevano essere disposte anche dalle regioni, senza condizioni (v. art. 45, comma 1, della legge n. 166/2002: *"terminato il periodo transitorio previsto dal presente decreto o dalle singole leggi regionali"*).

L'operazione può considerarsi coerente con la competenza legislativa statale a tutela della concorrenza, dato che le regole proconcorrenziali sarebbero vanificate da un periodo transitorio eccessivamente lungo.

Nel caso del Veneto non sembra sussista conflitto tra legislazione statale e regionale: le proroghe disposte dalla Regione hanno carattere precario (di anno in anno), in attesa di espletare le gare.

Proponiamo qui la lettura di un testo regionale che organizza per unità di rete lo svolgimento della gara e i rapporti con gli enti locali interessati, che ci sembra rilevante per verificare se le condizioni previste consentano lo svolgimento di una gara "ad armi pari". Segue un Commento di Valter Vanni (che dell'azienda principale, ACTV spa, è stato Presidente fino a qualche mese fa), che esprime il punto di vista – favorevole a gare rapide - di una società in mano pubblica.

Al fine dell'espletamento delle gare sono state stipulate delle intese tra la Regione e gli enti locali (province e comuni) di volta in volta interessati. Si pubblica qui la principale di tali intese, l'*Accordo per la definizione dell'unità di rete* (ai sensi dell'art. 15 della legge n. 241/1990) *del trasporto pubblico locale nell'area delle province di Padova, Treviso e Venezia*, redatto sulla base della l.r. n. 25 del 1998 e succ. mod.. L'Accordo – che costituisce atto di indirizzo per la Conferenza di servizi ex art. 20, comma 6, della l.r. n. 25/1998 - risale al 2003, ma le adesioni delle tre province e dei comuni si sono concluse nella prima metà del 2005. Si segnalano gli aspetti rilevanti dell'accordo:

- l'ampiezza dell'area, che comprende tre province (suddivisa poi in aree di esercizio dotate di autonomia funzionale e finanziaria);
- l'integrazione delle diverse modalità di trasporto, che comprende anche il trasporto ferroviario, e precisamente "ferro, gomma e navigazione"; la parte ferroviaria dovrebbe consistere nella realizzazione del primo stralcio del Sistema Ferroviario metropolitano Regionale (S.F.M.R.);
- la tutela piena della posizione giuridica ed economica dei dipendenti in essere un anno prima della data dell'affidamento del servizio.

L'unità di rete così individuata costituisce l'entità da porre a base delle offerte per l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi. Tale unità di rete sarà poi articolata per sub-unità, per ciascuna delle quali saranno definite le risorse finanziarie, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali, al fine di una specifica offerta, "finalizzata alla stipula dei singoli contratti di servizio".

Una volta conclusa la gara, per la quale è competente la Regione Veneto (ma si veda la previsione dell'art. 5, comma 6, per la futura restituzione di competenza agli enti locali), fra gli enti locali

sottoscrittori dell'Accordo potrà essere costituito un unico soggetto giuridico, che stipuli il contratto di servizio e svolga le successive funzioni amministrative.

A quanto è dato desumere dall'Accordo, la gara potrà essere svolta anche prima che il primo stralcio ferroviario sia completamente realizzato: gli offerenti dovranno infatti tener conto nella loro offerta dei mutamenti che interverranno con l'effettiva introduzione dei collegamenti metropolitani (art. 2, comma 3 dell'Accordo).

**ACCORDO AI SENSI DELL'ART. 15 DELLA LEGGE 241/1990
PER LA DEFINIZIONE DELLE UNITA' DI RETE DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE NELL'AREA DELLE PROVINCE DI PADOVA,
TREVISO E VENEZIA E DELLA CONNESSA DISCIPLINA DELLE
COMPETENZE AMMINISTRATIVE¹**

Oggi.....del mese di.....dell'anno duemilatre presso la sede della Giunta Regionale del Veneto, in Venezia, Dorsoduro 3901, Palazzo Balbi

i Signori

— Renato Chisso, nato a Quarto d'Altino (Ve) il 28/07/1954, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza della Regione del Veneto, con sede in Venezia — Dorsoduro 3901, C.F. 80007580279, nella sua qualità di Assessore alle Politiche dell'Ambiente e della Mobilità;

—....., nato a..... il.....
domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza della Provincia di Padova, con sede in Padova,C.F.....nella sua qualità di

—nato ait
domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente alto in rappresentanza della Provincia di Treviso, con sede in Treviso,C.F.....nella sua qualità di

—nato a.....it
domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente alto in rappresentanza della Provincia di Venezia, con sede in Venezia,C.F.nella sua qualità di

—nato a.....il
domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Padova, con sede in Padova,C.F....., nella sua qualità di

—nato ail
domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente alto in rappresentanza del Carmine di Treviso, con sede in Treviso,C.F.....nella sua quality di.....;

—nato ail....., domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente alto in rappresentanza del Comune di Asolo (TV), con sede in Asolo (TV),C.F.....nella suaqualità di

—nato ail....., domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Conegliano (TV), con sede in Conegliano (TV),C.F....., nella sua qualità di.....

—nato a.....il , domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Montebelluna (TV), con sede in Montebelluna (TV),C.F....., nella sua qualità di

—nato a.....il , domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Vittorio Veneto (TV), con sede in Vittorio Veneto (TV),C.F.....nella.....sua qualità di.....

—nato a.....il , domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Venezia, con sede in Venezia,C.F.....nella sua qualità di

¹ Adesioni concluse a metà 2005

—nato a.....il, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Caorle (VE), con sede in Caorle (VE).....C.F.....nella sua qualità di;;

- —nato a.....il, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Cavallino-Treporti (VE), con sede in Cavallino-Treporti (VE).....C.F.....nella sua qualità di;

—nato a.....il, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Chioggia (VE), con sede in Chioggia (VE),C.F.....nella sua qualità di;

—nato a.....il, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di Jesolo (VE), con sede in Jesolo (VE),C.F.....nella sua qualità di;

—nato a.....il, domiciliato per la carica come in appresso, il quale interviene nel presente atto in rappresentanza del Comune di San Dona di Piave (VE), con sede in San Dona di Piave (VE),C.F....., nella sua qualità di.....;

PREMESSO

- a) che la legge regionale 30/10/1998 n. 25 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale" all'art. 21 prevede che la Giunta Regionale, per la riorganizzazione della mobilità, approvi i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, previa intesa con i comuni e le province e interessati;
- b) che a detti programmi sono correlate le risorse finanziarie regionali da trasferire, ai sensi dell'art. 32 della L.R. 25/98, ai comuni e alle province, secondo le competenze ad essi attribuite, per la copertura degli oneri relativi ai servizi minimi che saranno individuati, ai sensi dell'art. 20 della L.R. medesima;
- c) che a detti programmi sono inoltre correlate le risorse finanziarie regionali da trasferire, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 25/98, ai comuni e alle province, secondo le competenze ad essi attribuite, per investimenti finanziati sia con il concorso della State, sia con esclusive risorse regionali, mediante Accordi di Programma con gli enti interessati, ai sensi del comma 3 dell'art. 18 medesimo;
- d) che a in corso l'espletamento delle procedure per la realizzazione del primo stralcio del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.) che interessa le province di Padova, Treviso e Venezia;
- e) che l'entrata in funzione del S.F.M.R. comporterà una riorganizzazione dei servizi finalizzata ad un miglior coordinamento delle diverse modalità di trasporto ed alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture;
- f) che con Deliberazione n. 3644 del 19.10.1999 la Giunta Regionale ha approvato il documento di "Indirizzi per la redazione dei Piani di Bacino del Trasporto Pubblico Locale" di cui all'art. 15 della L.R. 25/98;
- g) che tra la Regione e gli altri enti sottoscrittori sono stati tenuti incontri preliminari per esaminare l'avanzamento delle singole procedure dei Piani di Bacino e dei Piani del Trasporto Pubblico Urbano, di cui gli artt. 15 e 16 della L.R. 25/98, e conseguentemente per individuare le unità di rete;
- h) che la Regione Veneto e gli Enti Locali titolari dei compiti di pianificazione ed amministrazione nel settore T.P.L. ritengono di utilizzare le procedure di gara e di riorganizzazione del T.P.L. come momento di qualificazione del servizio e di integrazione delle diverse modalità di trasporto, garantendo le rispettive specificità tecnico-economiche all'interno dei singoli bacini esistenti;
- i) che la procedura concorsuale, in armonia alla legislazione vigente, in caso di subentro di nuovo gestore, tutelerà la posizione giuridica ed economica esistente per i dipendenti in essere un anno prima della data dell'affidamento del servizio;
- 1) che l'Unità di rete integrata sarà suddivisa in aree di esercizio per sub-unità costituenti la rete unica interprovinciale, quantificando le risorse finanziarie, le reti, gli impianti e le altre dotazioni

patrimoniali essenziali per l'effettuazione dei servizi destinate agli stessi dai singoli soggetti affidanti e sottoscrittori gli specifici contratti di servizio con il soggetto/i affidatario/i;
m) che nei contratti di servizio allegati alla documentazione di gara sarà previsto che i servizi contrattuali nel periodo si andranno modificando progressivamente in relazione alla entrata in esercizio, anche per parti, del S.F.M.R. e di altri sistemi innovativi di trasporto prevedendo le conseguenti modifiche economiche.

VISTI

- l'art. 15 della L. 241/1990 e successive modificazioni ed integrazioni che prevede che le Pubbliche Amministrazioni possano concludere tra loro Accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;
- la L.R. 30.10.1998, n. 25 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale" e successive modificazioni ed integrazioni;

CONCORDANO

ART. 1 - Richiamo delle premesse

1. Le premesse formano parte integrante del presente accordo.

ART. 2 - Unità di rete

1. Ai sensi dell'art. 19 della L.R. 25/98, al fine di raggiungere la maggiore economia ed efficienza di gestione, il miglior grado di integrazione modale e tariffaria del trasporto pubblico, tenuto conto dell'attivazione del S.F.M.R., l'insieme di linee svolgentisi nei territori la cui competenza amministrativa ricade, ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 della L.R. 25/1998 sugli Enti sottoscrittori, costituisce un'unica "unità di rete" costituita dalle modalità ferro, gomma e navigazione secondo quanto individuato nell'ambito dei programmi triennali dei servizi.

2. L'unità di rete come sopra individuata, che forma parte dei programmi triennali dei servizi, costituisce l'entità da porre a base delle offerte per l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi. Tale Unità di rete sarà articolata per sub-unità definendo per ciascuna di esse le risorse finanziarie, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio che saranno oggetto dell'offerta/c articolata/e per le sub-unità stesse e finalizzata/e alla stipula dei singoli contratti di servizi, secondo la pianificazione di settore adottata dai singoli Enti locali.

3. Nell'ambito della Unità di rete, come sopra definita, i servizi previsti complessivamente ed in ciascuna sub-unità, definiti inizialmente come previsto dal punto precedente, saranno progressivamente modificati, adeguandoli alla nuova situazione derivante dall'entrata in esercizio dal S.F.M.R. e di altri sistemi innovativi di trasporto.

ART. 3 Servizi minimi

1. I servizi minimi interessanti l'Unità di rete come sopra definita saranno individuati in conferenza di servizio ai sensi dell'art. 20, comma 6, della legge regionale 30/10/1998 n. 25, specificando in tale sede i servizi e le dotazioni patrimoniali derivanti dall'individuazione dei beni essenziali di cui all'art. 45 L. 166/2002, e i principi generali per la definizione del sistema tariffario.

2. I servizi minimi interessanti l'Unità di rete verranno esercitati secondo il/i programma/i di esercizio di base, che saranno allegato/i al/ai contratto/i di servizio ed eventualmente suddiviso in sezioni distinte in relazione alle funzioni amministrative che spettano, ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 della L.R. 25/1998, ad ogni Ente sottoscrittore.

3. Nell'ambito della conferenza di servizio di cui al comma I, potranno stabilirsi accorpamenti tra sub-unità su base provinciale ed infraprovinciale.

ART. 4 - Trasferimenti di risorse finanziarie per i servizi minimi

1. I finanziamenti regionali di cui all'art. 32 della L.R.25/1998 destinati all'esercizio dei servizi minimi di cui al precedente art. 3, Sono ripartiti, tra gli Enti sottoscrittori, in relazione alle funzioni amministrative che spettano agli stessi ai sensi degli am. 7, 8 e 9 della L.R. medesima.
2. Le eventuali economie derivanti dalla gara e desumibili dall'offerta articolata per sub-unità di norma potranno essere mantenute a favore del territorio dell'unità di rete.
3. Le ulteriori risorse aggiuntive in conto investimento rispetto a quelle assegnate agli enti sottoscrittori alla data di affidamento del servizio stesso saranno definite e ripartite per il 50% sulla base dei parametri consolidati e per il restante 50% sulla base di un sistema premiante concordato tra i soggetti affidanti.
4. Le risorse in conto esercizio derivanti da sinergie ricavate dalla riorganizzazione del servizio negli ambiti delle singole sub-unità esistenti potranno rimanere all'interno delle stesse.
5. Nel caso in cui, nell'espletamento della gara, si consegua, in sede di offerta, un incremento dei beni e/o servizi offerti, essi saranno destinati a servizio del territorio di ogni Ente come risultante dall'offerta redatta in conformità al bando di gara per singola sub-unità.

ART. 5 – Competenza all'effettuazione della gara ed esercizio delle funzioni amministrative

1. Le parti si danno atto che, in base alla normativa vigente, la competenza all'effettuazione della gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale, relativi all'unità di rete di cui al precedente art. 2, spetta alla Regione Veneto.
2. Nell'ambito dell'Unità di rete definita all'art. 1, comma 1, gli enti sottoscrittori del presente accordo si impegnano a promuovere e a sviluppare congiuntamente e in modo coordinato iniziative finalizzate a migliorare l'integrazione modale e tariffaria del trasporto pubblico di linea di propria competenza amministrativa.
3. Fra gli Enti sottoscrittori del presente accordo potrà essere costituito un Soggetto giuridico, al quale affidare la stipula del contratto di servizio con il soggetto aggiudicatario e/o l'espletamento delle funzioni amministrative concernenti il trasporto pubblico locale di competenza degli Enti sottoscrittori.
4. Oltre a quanto previsto dal comma precedente, per l'esercizio coordinate o associate delle funzioni da presente accordo ogni Ente sottoscrittore potrà dar vita con altro/i ente/i sottoscrittore/i ad una delle forme associative previste dagli artt. 30 e seguenti del decreto legislativo 18.8.2000 n. 267, per la delega o per l'esercizio coordinate di funzioni amministrative previste dalla normativa vigente.
5. Le norme e le procedure di attivazione del processo di riorganizzazione conseguente al presente accordo salvaguarderanno i seguenti principi:
 - autonomia decisionale dei Comuni e Province per i servizi di propria competenza, attraverso la sottoscrizione dei rispettivi contratti di servizio e l'esercizio diretto delle funzioni di programmazione, controllo e vigilanza sui servizi di competenza;
 - autonomia funzionale e finanziaria delle sub-unità costituenti l'unità di rete, nel rispetto del principio d'integrazione delle diverse modalità di trasporto;
 - autonomia a salvaguardia degli assetti patrimoniali e finanziari che gli Enti Locali hanno destinato al T.P.L. in via diretta o per il tramite delle aziende partecipate/controllate;
 - salvaguardia della posizione giuridica ed economica esistente per i dipendenti in essere un anno prima della data dell'affidamento del servizio;
 - condivisione di un quadro organico e generale di assetto complessivo del servizio dell'intera unità di rete.
6. Per i processi di liberalizzazione successivi a questa prima fase, in armonia alla legislazione comunitaria e nazionale vigente sulla gestione di servizi pubblici a subordinatamente all'attuazione del principio di separazione societaria di cui all'art. 113 del D.lgs. 267/2000, come sostituito dall'art.

35 della L. 448/2001, saranno esaminate d'intesa le modifiche normative da proporre per restituire agli EE.LL. la facoltà di gestire le gare anche se gli stessi enti hanno partecipazione di maggioranza in società che gestiscono attività di TPL.

7. I firmatari del presente accordo nella conferenza di servizio di cui all'articolo 20, comma 6, della L.R. 25/1998, disciplineranno le norme di revisione contrattuale conseguenti alle varie fasi di riorganizzazione della unità di rete rispetto ai tempi di avvio del S.F.M.R. e di altri sistemi innovativi.

ART. 6 — Durata

1. Il presente accordo costituisce direttiva per la conferenza di servizio prevista ai sensi dell'art. 20, comma 6 della L.R. 25/1998 e per gli atti di competenza regionale, e troverà piena efficacia alla sottoscrizione dell'accordo che interverrà nella conferenza di servizio convocata ai sensi di quanto previsto agli artt. 3, 4 e 5 del presente atto e fino alla data di scadenza del/i primo/i contratto/i di servizio stipulato/i a seguito di gara.

Il presente atto è esente dall'imposta di bollo ai sensi dell'art. 16 della tabella di cui all'allegato B del DPR 26.10.1972, n. 642.

Per la Regione Veneto	_____
Per la Provincia di Padova	_____
Per la Provincia di Treviso	_____
Per la Provincia di Venezia	_____
Per il Comune di Padova	_____
Per il Comune di Treviso	_____
Per il Comune di Asolo	_____
Per il Comune di Concgliono	_____
Per il Comune di Montebelluna	_____
Per il Comune di Vittorio Veneto	_____
Per il Comune di Venezia	_____
Per il Comune di Caorle	_____
Per il Comune di Cavallino-Treporti	_____
Per il Comune di Chioggia	_____
Per il Comune di Jesolo	_____
Per il Comune di San Dona di Piave	_____

**IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL VENETO.
A CHE PUNTO E' IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE.
di Valter Vanni²**

La trasformazione delle aziende di trasporto pubblico locale (di seguito TPL) in Spa (completata entro il 31.12.2000) avrebbe richiesto un congruo periodo di stabilità, da un lato, per abituare al rigido clima privatistico e civilistico strutture aziendali da sempre immerse nei tepori della pubblica amministrazione, dall'altro per far comprendere ai cittadini, ai loro comitati, ai rappresentanti delle istituzioni che ogni loro proposta ha conseguenze sul bilancio aziendale che la spa non può ignorare e che ogni progetto di potenziamento dei servizi deve prevedere un corrispettivo, infine stabilità per mobilitare tutte le energie nel processo di preparazione alle gare.

Il periodo 2001-2005 è stato invece caratterizzato dalla massima instabilità normativa fino a configurare il TPL come un settore oggetto di un vero e proprio accanimento legislativo: dal 2001 al 2005 si sono susseguiti ben 7 interventi legislativi mentre nei trenta anni precedenti gli interventi legislativi erano stati solo sei, di cui 3 nel decennio 1990-1999 (L. 142/90; D.Lgs 422/97; D.Lgs 400/99).

Negli ultimi cinque anni si è spaziato dall'art. 35 della legge finanziaria per il 2001 che prescriveva la scissione delle attività di esercizio dalla proprietà delle reti demandando ad un regolamento mai emanato la precisa definizione di ciò che si sarebbe dovuto attribuire alla società del patrimonio e di ciò che si sarebbe dovuto attribuire alla società di esercizio, alla legge finanziaria successiva che introduceva a fianco della possibilità di privatizzare le aziende o di attribuire la gestione del servizio mediante procedure ad evidenza pubblica, la cosiddetta gestione "in house" subito utilizzata a Roma, a Taranto, ecc.

L'intervento nel settore è proseguito con le leggi 326/2003 – 350/2003 – 355/2003, con le norme contenute nella cosiddetta "delega ambientale" che hanno ripristinato lo status quo ante l'approvazione del citato art. 35 e con la legge finanziaria per il 2006.

Come si vede si è compiuto un vero e proprio girotondo con la conseguenza di far spendere al sistema milioni di euro di consulenze (danno grave ma quantificabile) e di bloccare di fatto ogni processo di riordino industriale e manageriale del settore (danno gravissimo per le aziende e per la collettività per quanto non quantificabile).

Nel contempo l'accanimento legislativo è stato affiancato dal più totale e completo disinteresse per le condizioni effettive del settore.

² Presidente uscente di ACTV spa

Nessuno dei mille parlamentari e dei milleduecento consiglieri regionali ha proposto l'adeguamento dei corrispettivi né attraverso le tradizionali forme una tantum né tanto meno mediante forme di indicizzazione automatica.

Così, mentre imprese tipicamente anticitriche come le gestioni autostradali godono di forme di price cap sulle tariffe che consentono utili annui dopo le tasse in alcuni casi superiori al 20%; il TPL, nonostante sentenze passate in giudicato che riconoscono l'indicizzazione dei corrispettivi componente strutturale e ineliminabile dei contratti di servizio in essere, opera con le risorse pubbliche ferme a dieci anni fa e con tariffe i cui ritocchi non hanno neanche compensato l'inflazione.

L'intervento dello Stato è stato limitato allo stanziamento in via straordinaria e spesso in condizione di vera e propria emergenza delle somme destinate a coprire gli oneri derivanti dalla stipula dei contratti nazionali di lavoro (2000-2002-2004). Esigenza destinata a riproporsi nella seconda metà del corrente 2006 a seguito della scadenza dell'aggiornamento biennale previsto dal CCNL firmato nel 2004.

Si è configurato così un sistema "bastardo".

Le regioni, con risorse in sostanza ferme da 10 anni, finanziano male la spesa corrente.

Lo Stato copre, come e quando può, i maggiori oneri dovuti allo sviluppo del trattamento contrattuale dei lavoratori.

Le aziende restano bloccate e per quanti sforzi facciano in direzione di una maggiore efficienza e di una più marcata efficacia non possono acquisire l'autonomia necessaria a produrre in proprio le risorse necessarie a coprire gli oneri della contrattazione e quelli relativi allo sviluppo/diversificazione dei servizi.

Il che spiega la vittoria degli incumbents nelle gare fin qui bandite e portate a compimento.

Nel frattempo la crescente congestione delle città, invece che stimolare il rilancio del TPL rischia di penalizzarlo ulteriormente aggravando le già precarie condizioni di esercizio (bassa velocità commerciale). E nemmeno l'entrata in vigore, a partire dall'1/1/2005, di più severe norme europee che prescrivono blocchi della circolazione qualora i limiti di concentrazione delle polveri fini (PM 10) vengano superati anche per brevi periodi hanno costituito occasione per un ripensamento e per stimolare la presentazione di progetti di mobilità innovativi da porre eventualmente a base dell'ineludibile processo di liberalizzazione.

Ai fattori di precarietà del sistema sopra ricordati vanno aggiunti quelli specifici del Veneto.

In particolare le aziende di TPL operano dal 2001 in regime di proroga delle concessioni che vengono rinnovate di anno in anno e scontano le difficoltà che si sono dovute registrare nella

definizione delle “unità di rete” che ai sensi della L/R 25 costituiscono l’ambito delle gare per l’assegnazione dei servizi.

Alla fine di una discussione e di un confronto assai complesso e travagliato il quadro che emerge è il seguente:

Unità di rete Venezia Padova Treviso

Sulla base di una intesa tra la regione le tre amministrazioni provinciali, i tre comuni capoluogo nonché le amministrazioni comunali titolari di servizi TPL si è stabilito di bandire una gara unica per i servizi urbani extraurbani acquei e su gomma nonché per i servizi ferroviari regionali ponendo al centro della attenzione il progetto di integrazione modale dei servizi ferroviari e automobilistici e acquei reso possibile dalla costruzione del sistema alta capacità e necessitato dalla attivazione del 1° stralcio del sistema ferroviario metropolitano regionale.

Unità di rete Verona

Sulla base di una intesa tra la regione e le amministrazioni locali viene individuato come unità di rete il territorio della provincia di Verona ponendo al centro della attenzione il progetto di integrazione tra i servizi urbani e i servizi extraurbani oggi distinti e parzialmente sovrapposti.

Unità di rete di Vicenza

Vale quanto detto per Verona

Unità di rete Belluno

Vale quanto detto per Verona e Vicenza

Unità di rete Rovigo

Vale quanto detto per Verona Vicenza e Belluno

Sulla base di questa impostazione le 8 aziende TPL operanti nelle tre province di Venezia Padova e Treviso hanno sottoscritto una intesa con Trenitalia e con Sistemi Territoriali spa (azienda concessionaria della regione) che le impegna, qualora la gara abbia le caratteristiche sopra descritte, a costituire uno strumento idoneo per partecipare congiuntamente alla/e gara/e per l’affidamento dei servizi di trasporto ferroviario e automobilistico.

Analoghe azioni di collegamento sono in corso da parte delle aziende TPL operanti nelle altre unità di rete.

Su queste basi è ormai maturata l’assoluta necessità che i bandi di gara vengano emessi entro la 1° metà del 2006 e conclusi entro la 1° metà del 2007.

Gare fondate su progetti di integrazione modale corrispondono agli interessi generali in termini di lotta alla congestione, di riduzione dell’inquinamento, di miglioramento della qualità della vita,

della funzionalità/capacità competitiva del territorio e della efficienza/efficacia delle aziende pubbliche; offrono una opportunità positiva per valorizzare strutture e patrimoni di pertinenza delle istituzioni locali attivando un circuito virtuoso in cui l'acquisizione di capacità imprenditoriali deriva dal radicamento nella realtà locale, dalla conoscenza delle necessità e delle aspettative degli utenti, dal servizio reso alla competitività delle imprese e alla vivibilità del territorio secondo le migliori pratiche che hanno determinato i successi del modello nord est fondato sulle imprese medio piccole e sui distretti.

Questa finestra di opportunità per le aziende locali non è destinata a restare aperta per molto tempo. Anzi. Il ritardo accumulato è grave e il tempo a disposizione sta per finire.

Nel processo di liberalizzazione infatti bisogna fare i conti con il fatto che il fatturato delle prime 10 aziende TPL italiane è pari al 70% del fatturato di RTP (Francia) e all'80% di Arriva (GB); che tra le prime 10 italiane solo una è veneta, l'Actv, che da sola copre la metà del fatturato delle aziende pubbliche venete di TPL.

Il tempo ancora a disposizione delle aziende locali è poco perché i grandi gruppi TPL europei stanno sbarcando in forze nel nord Italia dove ci sono le aree di business più appetibili.

Alcuni esempi:

- Arriva ha acquisito la Saab di Bergamo e ha rilevato una consistente partecipazione nella azienda di Udine ovvero si attrezza per operare in Lombardia e Veneto.
- Transdev è entrata di recente nella compagine societaria di Autoguidovie e attraverso quest'ultima controlla Dolomitibus e detiene il 20% di Atvo, cui assomma l'assunzione della gestione dei servizi di Genova.

In conclusione: se le comunità locali vogliono evitare di perdere il controllo del TPL devono concepire e implementare progetti fattibili in tempi rapidi che tengano insieme economicità, qualità, efficacia, completando rapidamente i percorsi avviati.