



**LA RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE NELLE REGIONI: LO STATO DI
ATTUAZIONE E LE PROSPETTIVE**

Luglio 2008

Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro Isfort – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti composto da Carlo Carminucci (coordinamento scientifico e revisione redazionale) e Massimo Procopio (redazione del testo).

INDICE

Introduzione	Pag.	1
1. La disciplina del settore del Trasporto Pubblico Locale: le norme nazionali in vigore e le novità nell'ultimo anno	“	3
1.1. Il nuovo Regolamento (CE) 1370/2007	“	5
1.2. Le nuove norme previste dalla Finanziaria per il 2008 (L. n. 244/2007)	“	6
1.3. Il Ddl sul Tpl (c.d. Ddl “Bianchi”)	“	8
1.4. La riforma dei servizi pubblici locali: dal Ddl “Lanzillotta” al Ddl “Piano Triennale per lo Sviluppo”	“	10
2. L’attuazione della riforma del TPL nei diversi ambiti regionali: l’aggiornamento al 2008	“	11
2.1. La programmazione regionale dei servizi	“	11
2.2. L’affidamento dei servizi	“	17

Introduzione

Come è noto, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) ha conosciuto negli ultimi anni un periodo di forte e significativa evoluzione normativa, a partire dalla riforma organica della disciplina di settore introdotta dal D.lgs. 422/97 (cosiddetto “Burlando”). Obiettivo principale della riforma era quello di promuovere una modernizzazione del settore, facendo su leva su alcuni punti qualificanti: il recupero della programmazione territoriale, il decentramento delle funzioni alle Regioni (e da queste agli Enti locali in una logica di sussidiarietà), la liberalizzazione del settore attraverso l’affidamento dei servizi con procedure concorsuali.

La normativa di settore è stata successivamente interessata da una produzione di interventi legislativi, in parte modificativi, in parte attuativi/integrativi del “Burlando”, e da atti giuridici di varia natura (rinvii, abrogazioni, ricorsi, impugnative...) che hanno sostanzialmente ampliato le possibili interpretazioni sulla disciplina in vigore e sulla stessa attribuzione di competenza in materia (ad esempio nella concorrenza tra Stato e Regioni).

I comportamenti delle Regioni di fronte alla riforma sono stati piuttosto omogenei, almeno inizialmente, quanto a normative di applicazione - di fatto tutte le leggi regionali recepiscono i principi fondamentali di programmazione del trasporto, definizione dei servizi essenziali, decentramento delle funzioni agli enti locali, ricorso alle procedure concorsuali per l’assegnazione dei servizi -, ma estremamente diversificati nei percorsi di concreta attuazione. Ad esempio, sui punti essenziali della programmazione territoriale e delle gare poche realtà si sono mosse con la necessaria speditezza e decisione.

Attualmente, la normativa nazionale esclude la possibilità, precedentemente prevista, di assegnare i servizi di TPL senza ricorso alle gare, per effetto della decisione di non prorogare ulteriormente il periodo di transizione, presa dopo un anno (il 2007) di intenso lavoro su diverse ipotesi di “riforma della riforma” (tavolo interistituzionale sul TPL, Ddl “Lanzillotta” sul riordino dei servizi pubblici locali), che tuttavia “all’ultimo momento” non è stato pienamente tradotto in norme.

Alla luce di questa situazione di riferimento, l’obiettivo principale del presente documento è quello di ricostruire un quadro aggiornato degli orientamenti delle Regioni italiane rispetto all’attuazione della riforma del TPL, nonché rispetto alle valutazioni dei nodi del settore ed alle prospettive di riforma.

Per ulteriori approfondimenti di analisi e valutazioni sul TPL si rimanda ai numerosi documenti e articoli prodotti da Isfort nell’ultimo anno e in particolare:

- Quaderno n. 12 RT – Isfort “TPL in Italia e in Europa. Processo di liberalizzazione: bilancio di una riforma”;

- Quinto Rapporto sulla Mobilità in Italia Isfort-ASSTRA, “Così è, se vi pare” (Parte IV);
- Gli interventi su “Il Sole 24 Ore Trasporti”:
 - Carlo Carminucci, Patrizia Malgeri e Massimo Procopio, “Tpl, riforma fallita e settore in crisi. L’Italia fanalino di coda dell’Europa” (21 gennaio – 2 febbraio 2008);
 - Carlo Carminucci e Massimo Procopio, “Trasporto locale, è ora di concludere la riforma” (23 giugno – 5 luglio 2008).

Si specifica infine che il presente rapporto è stato chiuso a fine giugno 2008, mentre è in corso la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 112 “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria”, che contiene una delega al Governo per il riordino dei servizi pubblici locali. L’evoluzione dei lavori potrebbe comportare modifiche anche rilevanti del quadro di riferimento normativo descritto in particolare nel cap. 1.

1. La disciplina del settore del Trasporto Pubblico Locale: le norme in vigore e le novità nell'ultimo anno

Ad oggi il settore del trasporto pubblico locale è disciplinato dal D.lgs. n. 422/97, emanato in attuazione della legge delega n. 59/97 (Bassanini 1) e successivamente modificato ed integrato dal D.lgs. 400/99.

Tra gli obiettivi posti alla base del decreto occorre segnalare la revisione dell'assetto normativo di disciplina dei rapporti tra Stato e Regioni in tema di competenze nel TPL, nonché la riorganizzazione della gestione dei servizi.

In particolare, tra le varie novità introdotte attraverso il decreto 422/97 rivestono un ruolo rilevante le disposizioni che:

- assegnano alle Regioni la posizione di soggetto programmatore, coordinatore, finanziatore e controllore¹, mentre la gestione dei servizi è affidata alle aziende di TPL;
- prevedono la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società per azioni ovvero in cooperative a responsabilità limitata;
- indicano il ricorso obbligatorio alle procedure concorsuali per la scelta dei gestori (art. 18 – introduzione della concorrenza per il mercato), fatto salvo un periodo transitorio ormai scaduto il 31 dicembre 2007;
- individuano nel contratto di servizio lo strumento per la disciplina del rapporto tra Ente regolatore e la società gerente.

Nel corso del 2007 il corpus normativo si è ulteriormente arricchito per effetto dell'approvazione di alcune norme sia in ambito europeo, Regolamento (CE) n. 1370/2007, sia in quello nazionale, Finanziaria 2008. Inoltre, sempre nel 2007, si sono sovrapposte diverse ipotesi di “riforma della riforma”, dal Ddl “Lanzillotta”, riguardante l'insieme dei servizi pubblici, a quello “Bianchi”, specifico per il Tpl (tav. 1).

L'insieme di queste novità rappresenta l'oggetto dei paragrafi successivi.

¹ Con riferimento ai servizi ferroviari di interesse regionale occorre specificare che le Regioni a Statuto Speciale, con esclusione del Friuli Venezia Giulia e della Sardegna, non rispondono alle disposizioni previste dal decreto 422/97, in quanto hanno concordato con lo Stato il rinvio del trasferimento delle competenze. Tuttavia, le stesse Regioni esercitano un ruolo significativo nella organizzazione dei servizi ferroviari regionali e locali.

Tav. 1 - Principali “eventi normativi” che hanno interessato il TPL: un riepilogo

Europa	Data	Italia
	Marzo 2007	Avvio dei lavori del Tavolo tecnico sul TPL
Adozione della “Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili” in occasione della riunione informale dei ministri per lo sviluppo urbano e la coesione territoriale	Maggio 2007	Avvio dell’esame in assemblea (Senato della Repubblica) del disegno di legge delega al Governo per il riordino dei servizi pubblici locali (c.d. “Lanzillotta”)
	Luglio 2007	Approvazione del D.L. n. 7/07 “Misure urgenti per la tutela dei consumatori, la promozione della concorrenza, lo sviluppo di attività economiche e la nascita di nuove imprese” (c.d. “Bersani bis”)
Pubblicazione del Libro Verde “Verso una nuova cultura della mobilità sostenibile”	Settembre 2007	
Adozione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia Avvio della consultazione pubblica sulle modalità di internalizzazione dei costi esterni dei trasporti	Ottobre 2007	Presentazione delle linee guida del Piano Generale della Mobilità Approvazione del decreto legge collegato alla finanziaria n. 159 recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l’equità sociale
Comunicazione della Commissione sull’intensificazione della lotta contro il terrorismo	Novembre 2007	Approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Ddl di riforma del TPL (c.d. “Bianchi”)
Proposta di Direttiva per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada	Dicembre 2007	Rinvio in Commissione del disegno di legge per il riordino dei servizi pubblici locali Approvazione della Legge Finanziaria 2008 (L. n. 244/07)
	Giugno 2008	Approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Ddl “Piano Triennale per lo Sviluppo”
	Luglio 2008	Emendamento al decreto legge n. 98/08 per conferire al Governo una delega per il riordino dei servizi pubblici locali

Fonte: Isfort

1.1. Il nuovo Regolamento (CE) 1370/2007

Nel mese di novembre del 2007, dopo quasi otto anni dalla prima proposta, è stato approvato il nuovo Regolamento di disciplina del trasporto passeggeri² in sostituzione del precedente datato 1969³.

Dal Regolamento sono esclusi il trasporto passeggeri per vie d'acqua, il trasporto merci, entrambi precedentemente disciplinati dal Regolamento 1191/69 e le concessione di servizi pubblici⁴.

Di seguito le principali disposizioni. Il rapporto tra autorità ed operatore è regolato attraverso un contratto di servizio. I contratti di servizio pubblico devono definire in modo chiaro gli obblighi di servizio pubblico e le zone geografiche interessate, stabilire in anticipo i parametri per il calcolo di eventuali compensazioni e la natura di possibili diritti di esclusiva in modo da impedire compensazioni eccessive.

I contratti di servizio di trasporto su gomma possono avere una durata massima di 10 anni, che diventano 15 per i servizi di trasporto per ferrovia o prevalentemente su rotaia. Esistono tuttavia diverse deroghe: la durata può essere prorogata del 50% nel caso in cui l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi, ma anche se i costi derivanti da una particolare situazione geografica (e solo nelle regioni ultraperiferiche) giustificano tale proroga; il contratto può avere una durata superiore se l'affidamento è avvenuto attraverso una gara equa e se esiste la necessità di ammortizzare investimenti eccezionali in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli; la durata non può superare i 10 anni per i servizi per ferrovia aggiudicati direttamente.

L'articolo 5 rappresenta sicuramente la parte più rilevante dell'intero Regolamento, disciplinando le forme di aggiudicazione dei contratti.

Il principio della libera scelta dell'autorità competente degli operatori di servizio pubblico apre diverse possibilità di affidamento dei servizi di trasporto passeggeri: affidamento attraverso procedura di gara; aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia e dei contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore ad 1 milione di euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri

² Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

³ Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, così come modificato dal Regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio del 20 giugno 1991

⁴ Cfr. Articolo 1, paragrafo 3, lettera a) della Direttiva 2004/17/CE e la Direttiva 2004/18/CE

inferiore a 300mila chilometri l'anno⁵ (c.d. affidamenti “sotto soglia”); fornitura dei servizi da parte delle stesse autorità o attraverso un soggetto giuridicamente distinto ma su cui l'ente esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Ad esclusione della gara, per gli altri meccanismi di affidamento ogni Stato può decidere di vietarle.

Gli ultimi articoli sono dedicati al rafforzamento delle condizioni di trasparenza, all'introduzione di un periodo di transizione di 10 anni ed alla previsione del principio di reciprocità⁶.

Il nuovo Regolamento, in termini generali, traduce in norma quanto già esiste nei diversi Stati europei. Ciò porta con sé il beneficio di stabilizzare il quadro giuridico di riferimento di un settore ultimamente troppo spesso regolato più dalla giurisprudenza che dal legislatore, ma allo stesso tempo non individua in modo pieno e preciso quei paletti utili alla costruzione di un mercato comune basato su di un assetto concorrenziale. Una bassa incisività si riscontra anche nell'assenza tra gli elementi obbligatori dei contratti di disposizioni rivolte alla crescita della qualità dei servizi ed alla tutela degli utenti, nonché nella previsione di un periodo di transizione particolarmente lungo.

1.2. Le nuove norme previste dalla Finanziaria per il 2008 (L. n. 244/2007)

All'interno dell'ultima manovra finanziaria (Legge n. 244/2007) sono state approvate disposizioni importanti per il settore del Tpl, disposizioni volte ad incidere sugli assetti finanziari e, in minor parte, su quelli normativi. Infatti, sono previste nuove risorse, nuovi meccanismi di finanziamento e nuove tutele per gli utenti.

Come detto, con l'approvazione della Legge Finanziaria per il 2008 il sistema di finanziamento del TPL assume un nuovo assetto: le Regioni a statuto ordinario ottengono le risorse necessarie attraverso la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione ed i trasferimenti statali vengono soppressi. Ciò determina, quale prima e fondamentale novità, la stabilizzazione dei finanziamenti.

Alle Regioni al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi del TPL, per gli anni 2008-2010, vengono riconosciute risorse per un importo pari a circa 1.748,3 milioni di euro, in grado di coprire la perdita dell'accisa sul gasolio per autotrazione (queste sono risorse aggiuntive rispetto a quelle individuate per il 2007), i trasferimenti statali per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in

⁵ Queste soglie crescono fino a 2 milioni di euro e fino a 600mila chilometri l'anno nel caso di imprese con un numero di veicoli inferiore a 24.

⁶ Detto principio trova applicazione solo nella seconda metà del periodo transitorio. La previsione di un limite temporale risponde alla volontà di agevolare il processo di liberalizzazione del settore.

concessione a FS, le minori entrate derivanti dalla riduzione dell'accisa sulla benzina non compensate da maggiori tasse automobilistiche ed i trasferimenti relativi al rinnovo dei contratti di lavoro degli autoferrotranvieri.

Per garantire tale somma ad ogni Regione è attribuita una quota di compartecipazione che verrà aggiornata sulla base dei consumi di gasolio.

Dal 2011 il sistema subirà un nuovo e “definitivo” assetto: la quota dell'accisa diventerà fissa, nella misura stabilita con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, e le risorse varieranno in funzione del consumo di gasolio per autotrazione.

Per l'offerta dei servizi gestiti da Trenitalia sono previste risorse per 1.469 milioni di euro (a normativa vigente), vale a dire 226 milioni in meno rispetto al 2007 e ben 394 milioni in meno rispetto a quanto indicato dal piano industriale della società, il quale oltre a prevedere i servizi già erogati nel 2007 stabilisce un incremento del 7% dei servizi per i pendolari⁷.

La stessa Legge Finanziaria prevede risorse aggiuntive per la gestione dei servizi di Tpl, sempre a favore delle Regioni a statuto ordinario, derivanti da un'ulteriore compartecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione erogato nei rispettivi territori regionali pari a 8,6 millesimi di euro per litro nel 2008, 8,93 millesimi per il 2009 e € 9,2 millesimi per il 2010. Il complesso delle risorse è stimato in circa 244 milioni per il 2008, 264 milioni per il 2009 e 284 milioni a decorrere dal 2010⁸.

Passando alle risorse per gli investimenti la principale novità viene dall'istituzione del Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale. Al fondo è garantita una dotazione di 113 milioni di euro per il 2008, 130 milioni per il 2009 e 110 milioni per il 2010, utili per l'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale e locale, di veicoli per i servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale, di elicotteri ed idrovolanti per il collegamento con le isole minori, nonché per interventi infrastrutturali⁹.

Di particolare interesse è la previsione che stabilisce che dal 2011 la ripartizione del fondo sarà effettuata sulla base criteri di premialità, legati al miglioramento

⁷ Cfr. Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, “Ordine del giorno in materia di servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale resi da Trenitalia” del 14/02/2008.

Il Consiglio dei Ministri del 1 aprile 2008 ha approvato un decreto legge attraverso cui autorizza la spesa di 80 milioni di euro a favore del trasporto ferroviario regionale.

⁸ Cfr. Gianpiero Ruggero, “Finanziaria, risorse strutturali per il TPL”, in TP – Rivista di politica ed economia del trasporto e della mobilità, dicembre 2007-gennaio 2008

⁹ Interventi definiti secondo quanto indicato dalla legge n. 211/92 in corso di completamento (le risorse del fondo non possono superare il 20% del costo dell'opera). Il fondo può finanziare nuove opere ma solo se sono previsti parcheggi di interscambio.

della qualità dei servizi offerti, alla mobilità pubblica ed alla tutela dell'ambiente.

Altra importante disposizione introdotta dalla Finanziaria 2008 è la possibilità di detrarre dall'imposta lorda sulle persone fisiche il 19% delle spese sostenute entro il 31 dicembre 2008, fino ad un massimo di 250 euro, per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, con conseguente risparmio massimo d'imposta pari a 47,5 euro. In termini generali questa previsione può determinare nel 2009 un'uscita dalle casse dello Stato pari a 163 milioni di euro¹⁰.

Passando al tema delle tutele dei diritti dei consumatori, con la nuova Finanziaria si prevede il vincolo per l'Ente locale di inserire nel contratto di servizio l'obbligo a carico del soggetto gestore di emanare una carta dei servizi, entro cui precisare gli standard di qualità e di quantità delle prestazioni, le modalità per accedere alle informazioni, come presentare reclami, come aderire alle vie conciliative e giudiziarie e come ottenere un risarcimento in caso di inottemperanza. Sono poi previste una serie di consultazioni, verifiche e monitoraggi del rispetto dei parametri e degli obblighi fissati dal contratto, tutte finanziate con un prelievo a carico del soggetto gestore. In nessun caso sono previste sanzioni, ridimensionando notevolmente l'obiettivo posto alla base del provvedimento, vale a dire quello di tutelare gli utenti.

1.3. Il Ddl sul Tpl (c.d. Ddl "Bianchi")

Nei primi mesi del 2007 su iniziativa della Presidenza del Consiglio dei Ministri venne costituito il Tavolo tecnico sul trasporto pubblico locale per il rassetto normativo e finanziario del settore. Alla fine dello stesso anno, dopo diversi mesi di lavoro e confronto tra le parti alla ricerca di un equilibrio tra nuove risorse e nuove regole, venne presentato ed approvato in Consiglio dei Ministri un disegno di legge, che non ha poi avuto seguito a causa della caduta del Governo.

Ma nonostante l'esito negativo dei passaggi conclusivi di approvazione, il provvedimento merita un'attenta considerazione, poiché rappresenta un indubbio sforzo tecnico per migliorare la precedente riforma del trasporto pubblico locale.

Per riassumere i punti salienti del testo occorre partire dalla delimitazione dei ruoli e delle competenze tra Stato e Regioni. Tra le competenze esclusive dello Stato rientra la tutela e la promozione della concorrenza nel settore. Ciò si traduce essenzialmente nell'impossibilità per le Regioni di derogare quanto

¹⁰ Cfr. Senato della Repubblica, "Relazione Tecnica allegata al Disegno di Legge n. 1817 - Finanziaria 2008".

definito dalla legge nazionale in materia di affidamento dei servizi, come d'altronde già affermato dalla Corte Costituzionale con sentenza del 2006¹¹.

Ampio spazio è poi dedicato agli aspetti di organizzazione e programmazione del settore, vista la parziale inefficacia delle disposizioni ancora oggi in vigore (vedi capitolo successivo) ed il ruolo fondamentale assunto. Alle Regioni rimane il compito di definire gli indirizzi per i piani di bacino, anche se la cornice di riferimento assume contorni più stringenti (integrazione tra servizi "profittevoli" e domanda debole, raggiungimento della dimensione minima efficiente a livello di impresa ecc.).

L'adozione di strumenti di pianificazione da parte delle Regioni (Piano Regionale dei Trasporti ecc.) e delle Amministrazioni locali (Piani Urbani della Mobilità ecc.) diviene elemento qualificante per l'accesso alle risorse finanziarie. Questa previsione appare sicuramente interessante ma nell'attuale ipotesi di riforma può essere considerata essenzialmente come norma di principio, dato che non è definito alcun meccanismo di premialità collegato a nuove risorse finanziarie.

Cresce il livello di dettaglio delle disposizioni sul contenuto del Piano Triennale dei Servizi, in particolare nella definizione delle tariffe e nella promozione di politiche di mobilità sostenibile. Viene introdotto il meccanismo del *price cap* e, allo scopo di migliorare le condizioni di traffico e ridurre l'inquinamento, si prevede l'incremento qualitativo e quantitativo del trasporto pubblico accompagnato da limitazioni all'uso dell'auto privata.

La definizione delle risorse per la copertura dei servizi minimi e l'individuazione della base d'asta nelle gare per l'affidamento dei servizi deve avvenire attraverso il metodo dei costi standard.

Tema principale della riforma è l'affidamento dei servizi. Accanto alla gara, unica tipologia ammessa dal D.lgs. 422/97 ed attualmente praticabile, si affiancano l'affidamento a società a partecipazione mista pubblico e privata, in cui il socio privato è scelto attraverso procedura ad evidenza pubblica (c.d. "gara a doppio oggetto") e l'affidamento *in house*. In questi ultimi due casi l'Ente deve assolvere ad una serie di attività: per entrambe le tipologie deve dare adeguata pubblicità alle motivazioni poste alla base della propria scelta e, nel caso della gara a doppio oggetto, è necessaria la realizzazione di un'indagine di mercato, di una valutazione comparativa rispetto alla scelta del gestore del servizio attraverso procedura concorsuale e l'invio di entrambe all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Nell'ipotesi di assegnazione dei servizi tramite gara occorre segnalare le disposizioni che prevedono la trasformazione in società di capitali o in consorzi stabili delle associazioni temporanee di imprese vincitrici, la tutela del personale impiegato dal gestore uscente attraverso la continuità del rapporto di lavoro e

¹¹ Sentenza della Corte Costituzionale n. 80 del 22 febbraio 2006.

l'obbligo di inserire all'interno del bando le misure utili a garantire la disponibilità dei beni patrimoniali per l'effettuazione del servizio. In particolare, nel bando di gara devono essere indicati i beni essenziali, ma anche quelli che pur non rientrando in questa categoria sono comunque fondamentali e il cui reperimento sul mercato sia complesso o richieda tempo lunghi. Più nello specifico, i bandi devono prevedere l'obbligo per il gestore uscente di trasferire quei beni acquistati con risorse pubbliche, o prevalentemente con denaro pubblico, al nuovo gerente, nonché le forme di indennizzo del gestore uscente. Per gli altri beni strumentali di proprietà del gestore uscente è previsto il diritto di prelazione a favore del nuovo gestore. Nel caso in cui il bando non assicuri la disponibilità dei beni esso deve garantire al soggetto vincitore della gara il tempo utile (non meno di 24 mesi) per dotarsi dei beni necessari per l'espletamento dei servizi.

1.4. La riforma dei servizi pubblici locali: dal Ddl “Lanzillotta” al Ddl “Piano Triennale per lo Sviluppo”

È molto recente, tant'è che ad oggi ancora non si dispone della versione ufficiale, la previsione di una nuova ipotesi di riforma dei servizi pubblici locali, o meglio delle tipologie di affidamento dei servizi, inserita nel più ampio Ddl “Piano Triennale per lo Sviluppo”.

L'impianto proposto riprende nella sua quasi totalità l'ultima proposta di Ddl sul tema della passata legislatura (emendamento 1.2000 del Governo al Ddl S772, c.d. “Lanzillotta”).

Le ipotesi di affidamento sono tre: la gara per i servizi, individuata come regola generale, la gara per una quota non inferiore al 30% della società pubblica gestore dei servizi (nota come gara a “doppio oggetto”) e l'affidamento a società a capitale interamente pubblico (*in house*). Quest'ultima tipologia è considerata derogatoria e ad essa sono collegate una serie di limitazioni ed adempimenti a carico, sia dell'Ente, sia della società gerente. Nello specifico, l'Ente deve dare adeguata pubblicità alla sua determinazione, motivandola attraverso un'analisi di mercato, una valutazione comparativa con l'offerta privata, nonché trasmettere una relazione all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Per quanto riguarda la società, questa non può acquisire la gestione di ulteriori servizi. Detta limitazione si applica anche nei casi di assegnazione dei servizi con tecniche diverse dalla gara.

Meritano particolare attenzione anche la previsione della cessazione degli affidamenti effettuati con modalità diverse da quelle individuate con la nuova disciplina “comunque non oltre il 31 dicembre 2010”, nonché la prevalenza delle nuove disposizioni “sulle relative discipline di settore con esse incompatibili”.

2. L'attuazione della riforma del TPL nei diversi ambiti regionali: l'aggiornamento al 2008¹²

2.1. La programmazione regionale dei servizi

L'accoglimento fra le norme del proprio ordinamento giuridico delle disposizioni statali in tema di TPL da parte delle Regioni, è avvenuto, anche se con tempi diversi, in tutte le Regioni a Statuto ordinario. Per quanto riguarda le Regioni a Statuto speciale e le due Province Autonome, emergono la Valle d'Aosta e la Sardegna, uniche due Regioni ad avere una disciplina organica del settore ispirata ad D.lgs 422/97 (tav. 2).

Tav. 2 – Il quadro delle leggi regionali in tema di TPL

Regione	Legge di accoglimento del D.Lgs. 422/97	
Abruzzo	152/98	Norme per il trasporto pubblico locale
Basilicata	22/98	Riforma del Trasporto Pubblico Regionale e Locale in attuazione del Decreto Legislativo del 19-11-1997, n. 422
Calabria	23/99	Norme per il trasporto pubblico locale
Campania	3/02	Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania
Emilia R.	30/98	Disciplina generale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale
Lazio	30/98	Disposizioni in materia di Trasporto Pubblico Locale
Liguria	31/98	Norme in materia di Trasporto Pubblico Locale
Lombardia	22/98	Riforma del Trasporto Pubblico Locale in Lombardia
Marche	45/98	Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche
Molise	19/00	Norme integrative della disciplina in materia di trasporto pubblico locale
Piemonte	1/00	Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422
Puglia	18/02	Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale
Toscana	42/98	Norme per il trasporto pubblico locale

(segue)

¹² Le informazioni presenti nel capitolo derivano dalla somministrazione alle diverse Direzioni Regionali TPL di un questionario sullo stato attuale di attuazione della riforma introdotta con il D.lgs. 422/97. Occorre segnalare la mancata restituzione del questionario da parte delle Regioni Piemonte e Puglia, nonché da parte della Provincia Autonoma di Bolzano. Per queste ultime sono state utilizzate le informazioni ottenute con la rilevazione effettuata nel febbraio 2006, integrate dalle eventuali novità apparse sulla stampa specializzata e sui siti internet ufficiali.

(continua) Tav. 2 – Il quadro delle leggi regionali in tema di TPL

Regione	Legge di accoglimento del D.Lgs. 422/97	
Umbria	37/98	Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422
Veneto	25/98	Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale
Friuli V. G.	23/07	Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità
Sardegna	21/05	Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna
Sicilia	-	
Valle d'Aosta	29/97 ⁽¹⁾	Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea
Provincia di Bolzano	-	
Provincia di Trento	-	

⁽¹⁾ La L.R. 29/97 pur se precede in ordine di tempo il D.lgs 422/97 include molte delle disposizione presenti nel decreto, almeno per ciò che riguarda i servizi su gomma

Fonte: Isfort

In tema di trasferimento delle risorse umane, finanziarie e strumentali all'esercizio delle funzioni delegate o attribuite agli Enti locali, anche l'attuale indagine prefigura una situazione del tutto simile a quella degli anni precedenti, e non certamente in linea con quanto definito dal D.lgs 422/97.

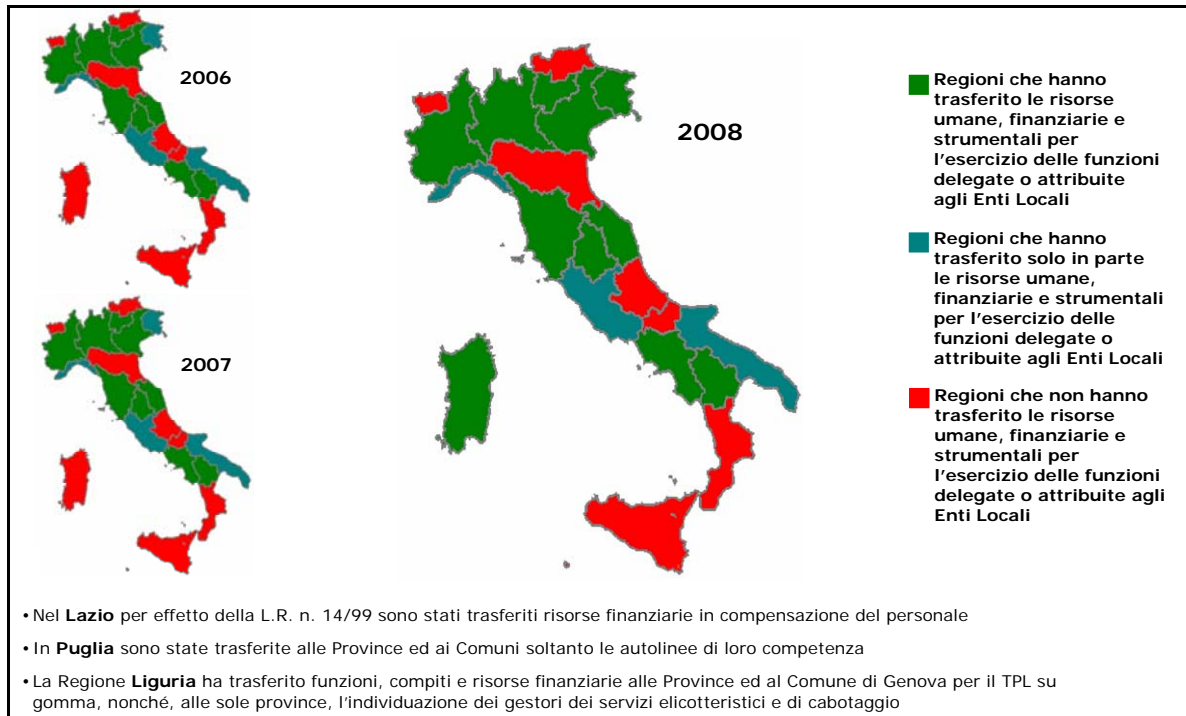
In diverse Regioni il trasferimento non è ancora avvenuto, in altre solo parte delle risorse sono state decentrate, in altre ancora il trasferimento appare completato.

Nello specifico hanno trasferito risorse e competenze il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, la Toscana, l'Umbria, le Marche, la Basilicata, la Campania, il Friuli Venezia Giulia (che ha completato il decentramento nel corso dell'ultimo anno), la Provincia autonoma di Trento e, solo recentemente, la Sardegna, mentre le Regioni che hanno mantenuto a se le risorse sono l'Emilia Romagna¹³, l'Abruzzo, il Molise, la Calabria, la Sicilia, la Valle d'Aosta e la Provincia autonoma di Bolzano.

Occorre, infine, segnalare che la Liguria, così come la Puglia ed il Lazio, hanno trasferito solo alcune delle risorse a supporto delle competenze delegate (fig. 1).

¹³ Qui la realtà appare tuttavia più complessa per effetto della costituzione di diverse agenzie di livello provinciale.

Fig. 1 – Trasferimento delle risorse strumentali all'esercizio delle funzioni delegate o attribuite agli Enti Locali (2006 – 2008)

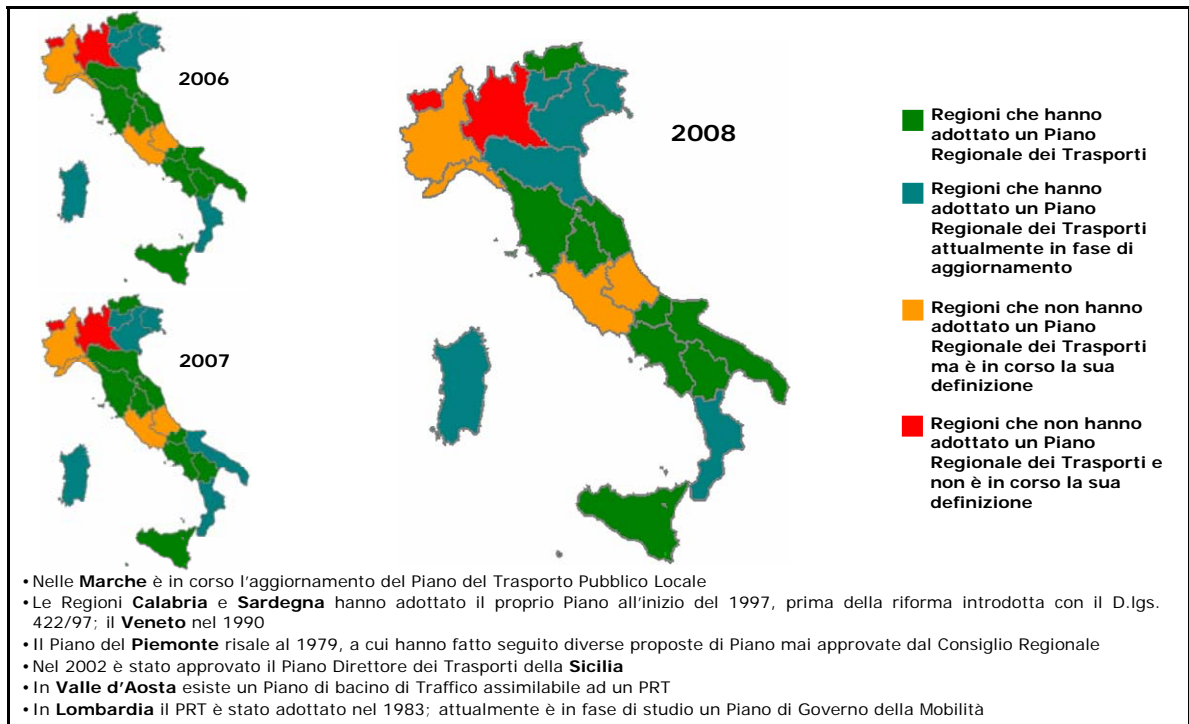


Fonte: Isfort

Anche per i Piani Regionali dei Trasporti il 2008 non può essere considerato come l'anno della svolta. Rispetto alla situazione registrata a febbraio dello scorso anno, la realtà attuale appare pressoché immutata, se si fa eccezione del fatto che la Regione Puglia ha approvato un nuovo Piano e che l'Emilia Romagna ha avviato l'iter per l'aggiornamento.

In generale, il quadro che emerge è il seguente: in Puglia, Toscana, Marche, Umbria, Molise, Campania, Basilicata, Sicilia, Trento, Veneto, Emilia Romagna, Calabria, Friuli Venezia Giulia, Sardegna e nella Provincia Autonoma di Trento il PRT è in vigore (in alcuni casi tuttavia il piano ha più di 10 anni di vita e con riferimento alle ultime sei il piano è attualmente in fase di aggiornamento); in Piemonte, Liguria, Lazio e Abruzzo è in fase di definizione o "incagliato" in quella di approvazione; in Valle d'Aosta e in Lombardia, infine, non esiste un piano e non è prevista la realizzazione, anche se nella prima esiste un Piano di Bacino assimilabile ad un PRT e nella seconda è in fase di studio un Piano di Governo della Mobilità (fig. 2).

Fig. 2 – Lo stato di adozione dei Piani Regionali dei Trasporti (2006 – 2008)



Fonte: Isfort

Altro aspetto di rilevanza assoluta nella fase di programmazione dei servizi di Tpl in ambito regionale e locale, consiste nell'individuazione dei "servizi minimi" e nella loro successiva elaborazione in termini prospettici, vale dire nella definizione del Programma Triennale dei Servizi (PTS).

Partendo dai servizi minimi si registra una situazione al limite dell'accettabile in relazione ai servizi automobilistici, a distanza di oltre 10 anni dall'avvio della riforma solo in 15 Regioni sono stati definiti, e per nulla accettabile con riferimento alla ferrovia. In appena due Regioni inoltre i servizi sono definiti in modo integrato (Abruzzo e Lazio).

Circa i Programmi Triennali dei Servizi, al maggio 2008 le Regioni che in concreto sono arrivate alla loro definizione sono in totale sei, e a ben guardare solo in due casi il programma riguarda sia la gomma che il ferro (Lombardia e Piemonte), e in altri due casi il programma non è più in vigore ma in fase di aggiornamento (Puglia e Toscana) (tav. 3).

Tav. 3 – I servizi minimi ed i Programmi triennali dei servizi (Aprile 2008)

Ambito territoriale	Servizi Minimi			Programma Triennale dei Servizi
	Automobilistici	Ferroviani	Integrati	
Abruzzo ⁽¹⁾			☑	
Basilicata ⁽²⁾	☑			
Calabria ⁽³⁾				
Campania ⁽⁴⁾				
Emilia R. ⁽⁵⁾	☑	☑		
Lazio ⁽²⁾			☑	
Liguria ⁽⁶⁾	☑			☑
Lombardia ⁽⁷⁾	☑	☑		☑
Marche ⁽⁸⁾	☑			☑
Molise ⁽²⁾	☑			
Piemonte	☑	☑		☑
Puglia ⁽¹⁾	☑			☑
Toscana ⁽⁹⁾	☑			☑
Umbria				
Veneto ⁽¹⁰⁾	☑	☑		
Friuli V. G. ⁽¹¹⁾	☑			
Sardegna ⁽¹⁾				
Sicilia ⁽¹⁾				
Valle d'Aosta ⁽¹²⁾	☑			
Trento ⁽¹³⁾	☑			

⁽¹⁾ Sono in fase di definizione o aggiornamento sia i servizi minimi che il PTS. Circa la sola Puglia il PTS approvato nel 2003 è attualmente in fase di aggiornamento.

⁽²⁾ La definizione dei Programmi Triennali dei Servizi è di competenza delle Province. Circa il Molise si specifica che i servizi minimi automobilistici sono stati aggiornati con l'approvazione della delibera n. 1419 del settembre 2006. Nel Lazio i servizi minimi (approvati nel 1998) sono in fase di aggiornamento.

⁽³⁾ Solo in corso di individuazione e riguardano entrambe le modalità integrate tra loro.

⁽⁴⁾ Sono stati definiti nuovi servizi minimi attraverso l'approvazione delle delibere n. 281 del marzo 2006, n. 488 dell'aprile 2006 e n. 2173 del dicembre 2006, in materia di collegamenti marittimi. Nel 2007 con delibera n. 548 il quadro dei servizi marittimi è stato aggiornato. Il PTS è in fase di elaborazione.

⁽⁵⁾ I servizi minimi sono stati definiti con l'approvazione dell'Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale. DGR n. 229 del 26/02/2007 e Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 109 del 03/04/2007.

⁽⁶⁾ Con DGR n. 42 del dicembre 2006 sono stati definiti nuovi servizi minimi automobilistici, nonché approvato il nuovo Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2006-08.

⁽⁷⁾ Sono stati definiti nuovi servizi minimi automobilistici con l'approvazione della D.G.R. n. 6413 del 27/12/2007. La definizione dei Programmi Triennali dei Servizi inerenti alla gomma è di competenza delle Province, quello riguardante il ferro viene determinato dalla Regione. Sono stati approvati i PTS 2006-2008 della Provincia di Como e del Comune di Lecco, inoltre sono in fase di approvazione da parte della Regione quelli della Provincia di Milano (2006-2008) e del Comune di Milano (2004-2006). E' in preparazione il Programma Triennale dei Servizi Ferroviari (2007/2009).

⁽⁸⁾ Sono in fase di aggiornamento i servizi minimi definiti nel 1999. Nel corso degli ultimi due anni sono stati approvati alcuni aggiustamenti al Programma (DGR n. 55 del 2007 e ulteriori integrazioni a favore dei servizi urbani di alcune città).

⁽⁹⁾ Il Programma Triennale dei Servizi approvato nel 2002 è attualmente in fase di aggiornamento.

⁽¹⁰⁾ I servizi minimi automobilistici sono stati aggiornati con DGR n. 553/2007. E' in fase di elaborazione il PTS.

⁽¹¹⁾ Ai servizi minimi automobilistici si affiancano quelli marittimi. E' in corso il loro aggiornamento.

⁽¹²⁾ I servizi minimi per la gomma sono contenuti nel piano di bacino di traffico; per quanto riguarda il ferro, il livello minimo di servizio può essere considerato pari a quanto oggi effettuato da Trenitalia.

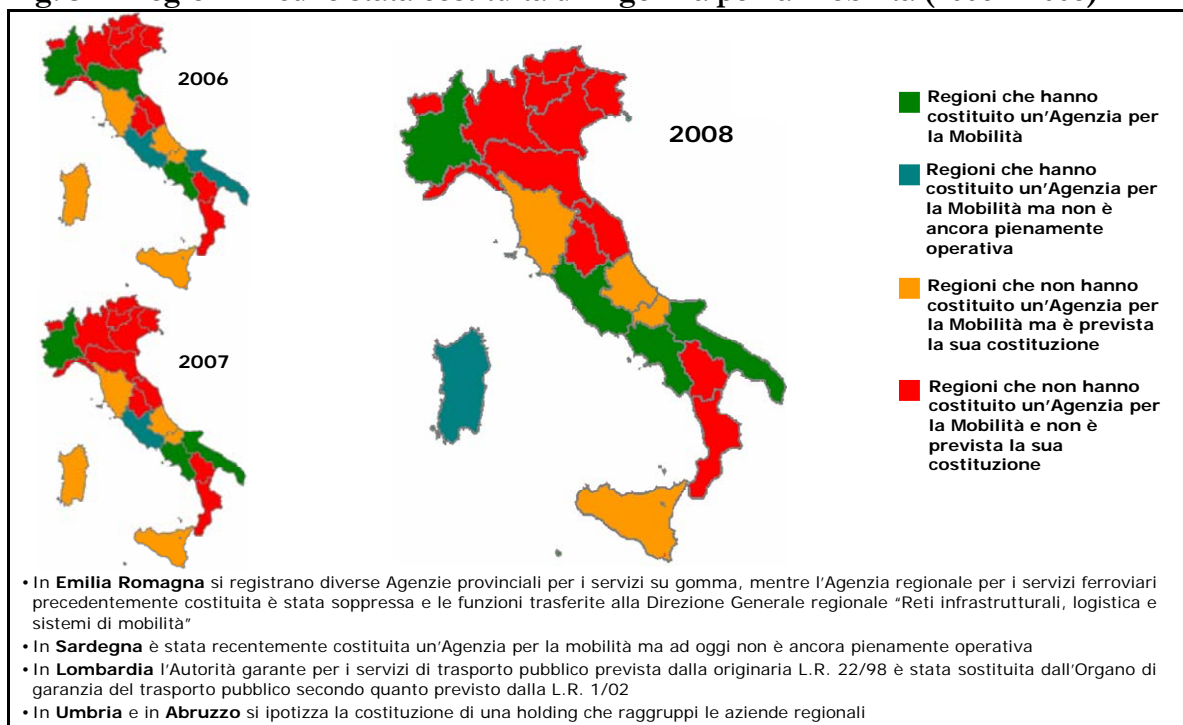
⁽¹³⁾ Delibera di Giunta provinciale n. 561 del 7 marzo 2008.

Fonte: Isfort

Per quanto riguarda la costituzione di organismi di supporto agli Enti regionali, quali le Agenzie Regionali per la Mobilità e gli Osservatori Regionali dei Trasporti, il quadro che emerge dall'indagine si contraddistingue per l'assenza nella netta maggioranza delle Regioni di ambedue organismi.

Nel caso delle Agenzie, solo il Lazio, la Campania, la Puglia ed il Piemonte (con riguardo alla sola area metropolitana di Torino) ne hanno costituita una pienamente operativa. In Sardegna l'Agenzia è stata recentemente istituita, ma ancora non ha assunto tutte le funzioni. Le restanti Regioni sono in ritardo, anche quelle in cui la costituzione dell'Agenzia è prevista da norme regionali (Toscana, Abruzzo, Molise e Sicilia) (fig. 3).

Fig. 3 – Regioni in cui è stata costituita un'Agenzia per la Mobilità (2006 – 2008)



Fonte: Isfort

Circa l'Osservatorio, diverse Regioni non prevedono di istituirlo (Valle d'Aosta, Lombardia, Abruzzo, le due Province Autonome di Trento e Bolzano, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Lazio¹⁴); alcune Regioni pur prevedendo la costituzione di un Osservatorio ancora non lo hanno realizzato (Molise, Calabria e Sicilia); in Veneto ed il Sardegna¹⁵ gli Osservatori sono stati

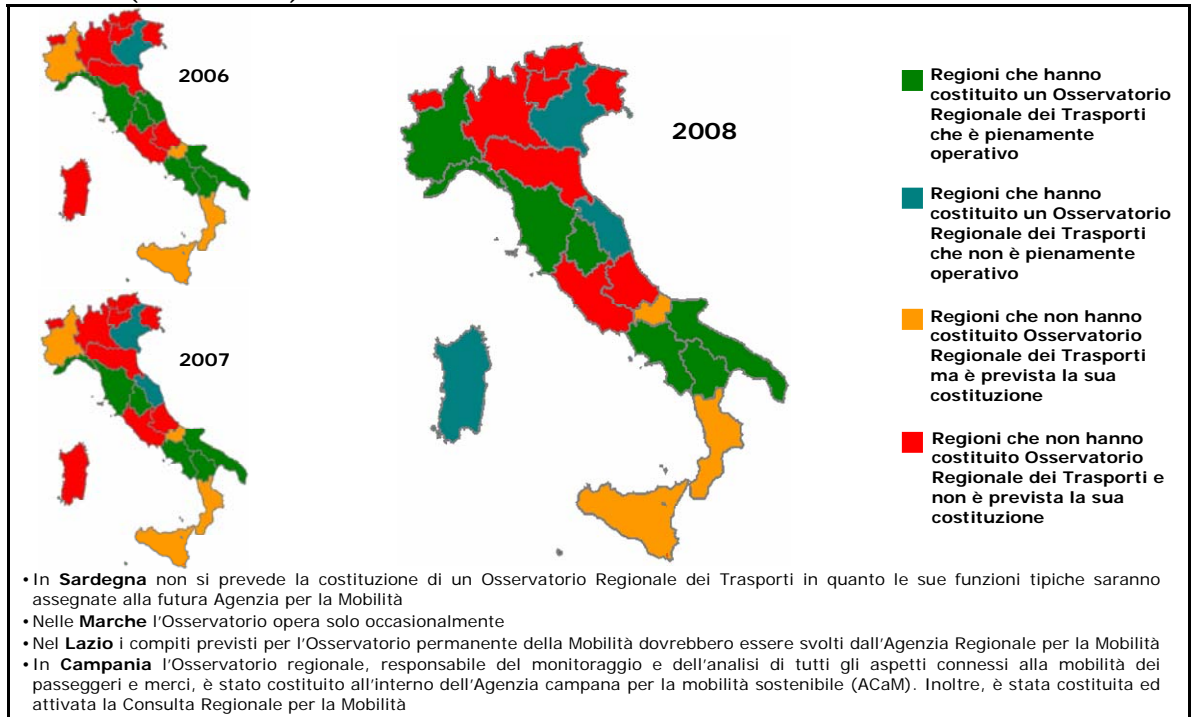
¹⁴ In Sardegna e nel Lazio si prevede di affidare i compiti di monitoraggio alle Agenzie per la mobilità.

¹⁵ In Sardegna le funzioni tipiche di un Osservatorio saranno assegnate all'Agenzia regionale.

costituiti ma non hanno ancora assunto piena operatività, nelle Marche opera solo occasionalmente.

Infine, l'Osservatorio è stato costituito ed è pienamente operativo in: Liguria, Toscana, Umbria, Puglia, Basilicata e Campania (fig. 4).

Fig. 4 – Regioni in cui è stato costituito un Osservatorio Regionale dei Trasporti (2006 – 2008)



Fonte: Isfort

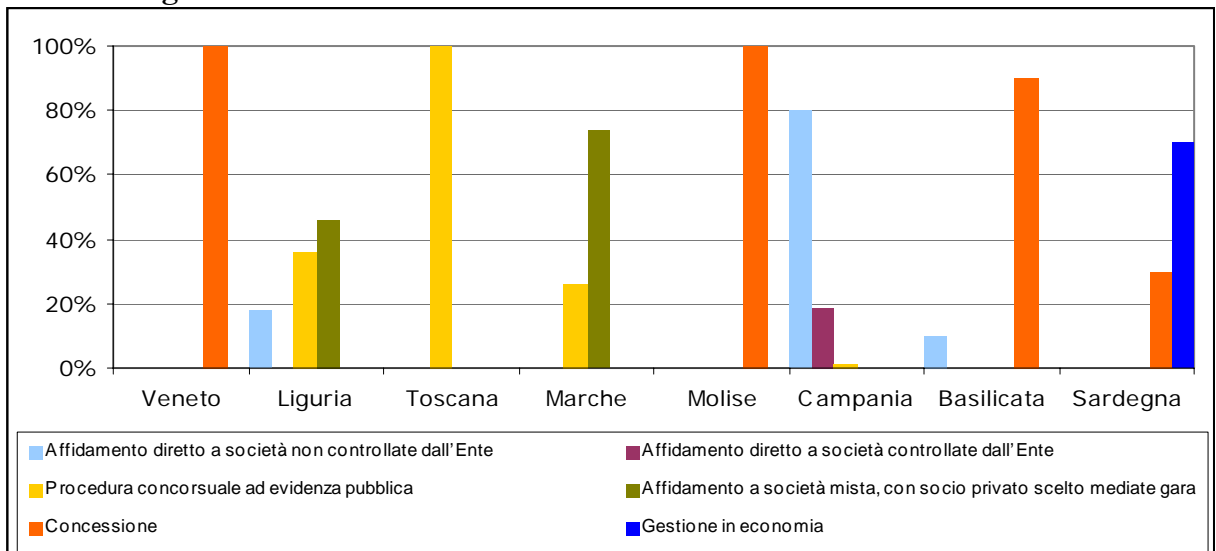
2.2. L'affidamento dei servizi

Come già più volte affermato, il 31 dicembre 2007 si è concluso il periodo di transizione, e dall'inizio del 2008 tutti i servizi, siano essi su gomma o su ferro, devono essere affidati attraverso procedure concorsuali ad evidenza pubblica.

La realtà tuttavia appare profondamente diversa. Infatti, pur escludendo le Regioni in cui il periodo di transizione è ancora valido ai sensi dell'ex art. 18 comma 3 ter del D.lgs. 422/97, nelle restanti Regioni gli affidamenti con gara sono ancora pochi ed a questi si affiancano la concessione, l'affidamento diretto a società controllate dall'Ente (*in house*), l'affidamento diretto a società non controllate dall'Ente (basti pensare ai servizi ferroviari gestiti da

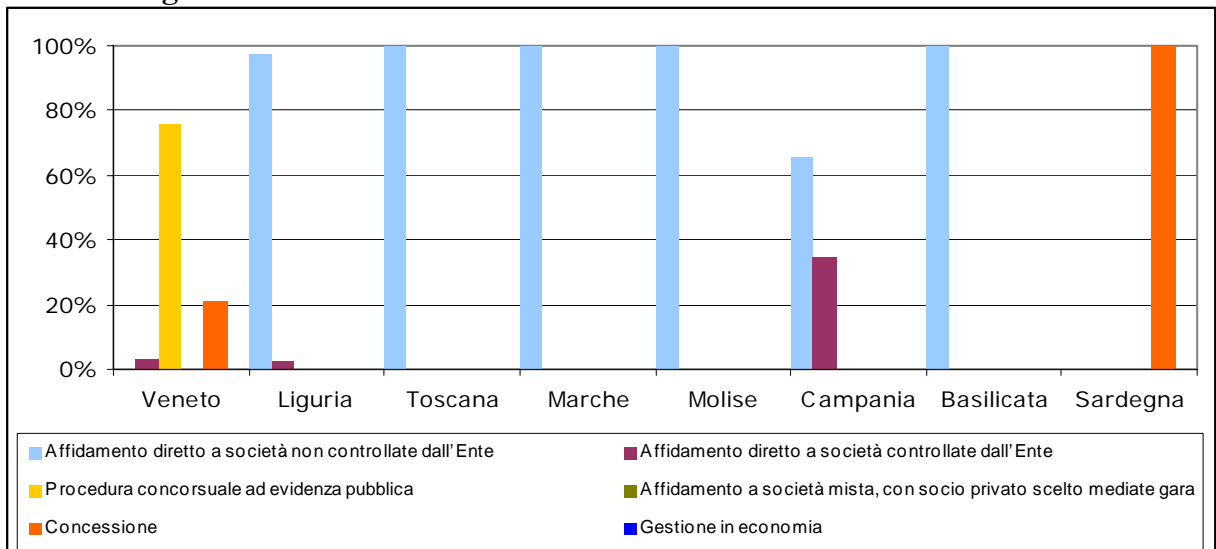
Trenitalia), la gara “a doppio oggetto”, la gestione in economia ed anche l'affidamento ad aziende speciali (graff. 1 e 2).

Graf. 1 – Tipologie di affidamento dei servizi di trasporto su gomma: l'esempio di alcune Regioni



Fonte: Isfort

Graf. 2 – Tipologie di affidamento dei servizi di trasporto su ferro: l'esempio di alcune Regioni



Fonte: Isfort

Considerando nel dettaglio le sole gare, si registra la seguente situazione: il numero delle gare appare ancora molto limitato e spesso concentrato solo in alcune Regioni (Lombardia, Emilia Romagna e Toscana in particolare), riguardano quasi esclusivamente la gomma – le gare per i servizi su ferro sono solo 5 di cui 2 (in Lombardia) ancora da aggiudicare. Buona parte delle procedure, tuttavia, sono state aggiudicate, anche grazie ad un lungo processo di “formazione sul campo” da parte di alcune, poche Amministrazioni, che non di raro di sono misurate in contenziosi e assenza di offerte (tav. 4).

Tav. 4 – Il quadro delle gare (maggio 2008)

Regione	Numero di gare ⁽¹⁾	di cui:		
		bandite dalla Regione	riguardanti il ferro	aggiudicate ⁽²⁾
<i>Abruzzo</i>	-	-	-	-
Basilicata	2	-	-	-
Calabria	-	-	-	-
Campania	4	1 ⁽³⁾	-	2
Emilia R.	10	1	1	9
Lazio	7	-	-	7
Liguria ⁽⁴⁾	4	-	-	3
Lombardia ⁽⁵⁾	25	3	3	20
Marche ⁽⁶⁾	4	-	-	4
Molise	1	-	-	1
Piemonte	3	-	-	1
Puglia	6	1	-	6
Toscana	11	-	-	11
Umbria	2	-	-	2
Veneto	1	1	1	1
Friuli V. G.	5	4	-	4
<i>Sardegna</i>	-	-	-	-
<i>Sicilia</i>	-	-	-	-
Valle d'Aosta	1	1	-	1
<i>Bolzano</i>	-	-	-	-
<i>Trento</i>	-	-	-	-

⁽¹⁾ Numero di gare in corso e aggiudicate (in quest'ultimo caso il contratto di servizio stipulato a seguito delle gare è ancora operativo).

⁽²⁾ Le gare con più lotti in cui solo alcuni risultano assegnati sono considerate in generale non aggiudicate (per ciascun caso tuttavia si specificano i dettagli in nota).

⁽³⁾ La gara riguarda il metrò del mare.

⁽⁴⁾ La gara indetta dalla Regione sul ferro è stata annullata; quella della Provincia di Savona risulta essere annullata per il bacino A ed aggiudicata per il bacino S. Inoltre, una delle gare indicate riguarda la cessione di una quota minoritaria della società AMT bandita dal Comune di Genova con contestuale affidamento dei servizi.

⁽⁵⁾ Una delle tre gare riguardante il ferro è stata aggiudicata. Contenzioso aperto anche nella Provincia di Varese sull'aggiudicazione del secondo lotto, il primo risulta regolarmente assegnato. I lotti uno e due messi a gara dalla Provincia di Brescia risultano aggiudicati, per il terzo è in fase di definizione il sistema integrato dei servizi ferro/gomma.

⁽⁶⁾ Tre delle quattro gare riguardano la cessione di una quota delle società gerenti.

Fonte: Isfort

Tav. 5 – Orientamento delle Regioni per il 2008 nelle gare relative ai servizi su gomma e su ferro

Regione	Servizi su gomma	Servizi su ferro
Abruzzo	La Regione Abruzzo ha in vigore una legge regionale – non osservata dal Governo – che proroga la scadenza del periodo di transizione per l'avvio delle gare al 31.12.2008. Sono in corso le programmazioni per stabilire i bacini di gara da porre a base delle procedure ad evidenza pubblica nel rispetto della normativa vigente	Al momento la Regione considera i servizi regionali come “invarianti” del sistema e non ha ancora avviato le procedure per le gare
Basilicata	Sono in fase di conclusione le procedure concorsuali già avviate da parte delle 2 Amministrazioni provinciali di Potenza e Matera per l'affidamento di tutti i servizi di Tpl su gomma extraurbani di competenza provinciale e finanziate dalla Regione. A seguito delle gare saranno siglati 2 contratti di servizio, ognuno per bacino provinciale	Per i servizi di Trenitalia è in discussione il nuovo contratto regionale, mentre per i servizi gestiti dalle Ferrovie Appulo Lucane uno specifico D.M. Trasporti consente l'affidamento del servizio anche senza gara sino alla conclusione degli investimenti infrastrutturali in corso di realizzazione e finanziati con risorse trasferite dallo Stato
Campania	L'orientamento della regione Campania prevede che entro il 31 dicembre 2008 debbano espletarsi tutte le gare. Attualmente è in corso la gara relativa all'affidamento dei servizi di Tpl della Provincia di Caserta, gara unica per l'intero bacino di traffico provinciale, compreso il servizio urbano del capoluogo. Seguirà la gara per l'affidamento dei servizi del Bacino della provincia di Napoli e contestualmente della provincia di Benevento. Dovrebbero seguire le gare relative ai servizi Tpl delle province di Avellino e Salerno	L'orientamento regionale è di attendere la definizione della normativa in materia, essendo prevista nel Disegno di Legge collegato alla Finanziaria 2008, la data del 2010 quale termine ultimo per gli affidamenti diretti dei servizi ferroviari
Friuli V. G.	I servizi di trasporto pubblico locale attualmente svolti sono stati affidati mediante gara. si conferma anche per il futuro l'intenzione di affidare tali servizi mediante gara	Si prevede l'affidamento mediante gara di tutti i servizi di trasporto pubblico locale, inclusi quelli su ferro
Lazio	Effettuare le gare	Effettuare le gare
Liguria	Per quanto riguarda i bacini dove non sono state aggiudicate le gare, le aziende stanno usufruendo dell'ulteriore proroga prevista dal comma 3 <i>ter</i> , art. 18 del D.lgs. 422/97	Per il trasporto ferroviario si attende la pronuncia del TAR riguardo al ricorso presentato da Trenitalia in merito alle problematiche sulla disponibilità del materiale rotabile
Lombardia	La Regione ha avviato un Tavolo istituzionale per il Tpl con tutti gli attori del sistema (rappresentanti aziende, organizzazioni sindacali, enti locali, pendolari e consumatori) per trovare soluzione ai problemi, in particolare costi, risorse e tariffe, proponendo una riforma sulla base di un insieme di linee guida condivise per un nuovo modello del Tpl. In ogni caso, soprattutto per le gare ferroviarie, indipendentemente dalla proroga del periodo transitorio, un regime di vera concorrenza risulta ancora difficile da attuare per la permanenza di barriere all'ingresso (es. proprietà della flotta).	
Marche	La Regione ritiene che le gare bandite in coerenza con la L.R. 45/98 siano valide	La gara sarà attivata solo in presenza di certezze sul materiale rotabile a disposizione dei partecipanti alla gara

(segue)

(continua) Tav. 5 – Orientamento delle Regioni per il 2008 nelle gare relative ai servizi su gomma e su ferro

Regione	Servizi su gomma	Servizi su ferro
Molise	Ci stiamo organizzando per l'avvio della gara circa i servizi di competenza regionale. Identica situazione anche nei restanti comuni che ricevono finanziamenti regionali	Siamo in attesa che si risolva la questione sul materiale rotabile
Sardegna	La Legge Finanziaria Regionale 2008 ha avviato le procedure per l'avvio dei procedimenti di gara	A seguito del trasferimento alla Regione Sardegna della competenza sulle ferrovie in concessione sarà attivato il procedimento per le contrattualizzazioni dei servizi
Sicilia	Nel 2007 sono stati siglati diversi contratti triennali di "affidamento provvisorio di servizio" in esecuzione di quanto previsto dal comma 6, art. 27 della L.R. n. 19/05. Ad oggi sono stati sottoscritti 90 contratti sui 95 previsti	Non sono previste gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su ferro in quanto tali servizi sono affidati da F.S. e Circumetnea, entrambe non controllate dalla Regione Siciliana
Toscana	I Contratti di servizio stipulati a seguito delle gare esperite nel 2004/2005 sono in scadenza nel 2010. Gli Enti titolari degli attuali contratti apriranno una nuova tornata di gare per un ulteriore affidamento dei servizi	La Regione Toscana sta lavorando alla definizione del bando di gara per i servizi ferroviari regionali. L'emanazione dello stesso è vincolata alle risorse trasferite dallo Stato
Umbria	Tutti i servizi sono già stati affidati con gara	In attesa orientamento nazionale
Veneto	<p>La quasi totalità delle aziende attualmente affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale su gomma, avendo ottemperato alle disposizioni di cui all'art. 18, comma 3 <i>bis</i> del D. Lgs. 422/1997, così come recepito dalla DGR n. 2361/2006, si trovano in regime di proroga sino al 31.12.2008. Le aziende che hanno scelto di non avvalersi della possibilità di proroga offerta dall'art. 18 sopra citato (due aziende nel bacino di Rovigo, una nel bacino di Verona ed una nel bacino di Belluno) stanno comunque garantendo la continuità del servizio, nelle more dell'espletamento delle necessarie procedure di gara per l'individuazione del nuovo soggetto gestore.</p> <p>La Direzione Mobilità della Regione del Veneto ha da tempo iniziato il complesso insieme delle attività di rilevazione e progettazione finalizzate all'indizione delle seguenti gare: a) gara unica per l'affidamento del servizio integrato di trasporto pubblico locale automobilistico, ferroviario e di navigazione nei bacini di Padova, Treviso e Venezia; b) gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano del bacino di Belluno; c) gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano del bacino di Vicenza; d) gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico urbano ed extraurbano del bacino di Verona.</p> <p>La Provincia di Rovigo procederà autonomamente all'espletamento della procedura per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale esercitati nell'ambito del suo territorio. Per essa, infatti, non ricorrono le condizioni di incompatibilità di cui all'art. 22, comma 1 <i>ter</i> della L.R. 25/98. Analogamente, il Comune di Mel procederà autonomamente all'espletamento della procedura di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di propria competenza. Il Comune di Cortina d'Ampezzo, invece, ha in essere un contratto di servizio affidato <i>in house</i> con scadenza nell'anno 2012</p>	

Fonte: Isfort



Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

L'Isfort è stato costituito nel 1994 dall'Ente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni e dalle Ferrovie dello Stato, con la finalità di contribuire al processo di rinnovamento del settore della mobilità di persone, merci e informazioni. L'Istituto si propone di supportare lo sviluppo del know-how socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività sistematiche e mirate di formazione e ricerca.

ISFORT SpA – Via Savoia, 19 – 00198 Roma – Tel. +39 06 8526200 – Fax +39 06 85265298
e-mail: ricerca@isfort.it – www.isfort.it