

UN PROGETTO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN VENETO

Gaetano Antonello - Segretario FIT-CISL Veneto
Luca Romano – Direttore Local Area Network

HOLIDAY INN

Rotonda Romea 1 / 2 - Marghera

Martedì 8 maggio 2012



DA BURLANDO A MONTI

➔ L'UE REGOLA IL TPL ANCORA IN REGIME TRANSITORIO PREVEDENDO IL RICORSO ALLE **GARE** COME STRUMENTO NORMALE E **L'AFFIDAMENTO DIRETTO** COME UN'ECCEZIONE PRATICABILE.

➔ IN ITALIA CON IL D.L. 422 DEL 1997 (**DECRETO BURLANDO**), SI CERCA DI MODERNIZZARE E DI LIBERALIZZARE CON IL RICORSO ALLE GARE IL SETTORE:

- IL DECENTRAMENTO DELLE FUNZIONI DI PROGRAM., FINANZIAM. E CONTROLLO;
- LA GRADUALE COPERTURA DEI COSTI DEL SERVIZIO TRAMITE TARIFFA;
- SEPARAZIONE TRA ENTE PUBBLICO, CHE CONTROLLA, E CHI EROGA IL SERVIZIO;
- LA SELEZIONE DEL PRIVATO TRAMITE PROCEDURE DI GARA;
- CONTRATTI DI SERVIZIO DI DURATA NON SUPERIORE A 9 ANNI

➔ ALL'INIZIO DEL 2007 **IN MENO DELLA METÀ** DEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA IL SERVIZIO È SVOLTO DA UN'IMPRESA SELEZIONATA IN BASE A UNA GARA, MENTRE **SONO ANCORA PREVALENTI I CASI DI AFFIDAMENTO DIRETTO** O IN-HOUSE. SUL PIANO GEOGRAFICO, IL RICORSO ALLE PROCEDURE CONCORSUALI È DIFFUSO SOLO IN ALCUNE REGIONI (CENTRO-NORD).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE NEGATIVE DEL TPL IN ITALIA

I PRINCIPI DEL TPL IN ITALIA SI POSSONO RAGGRUPPARE IN 3 TIPOLOGIE:

- 
1. FAVORIRE ED INCORAGGIARE IL TPL PER MOTIVI DI TIPO AMBIENTALE (RIDUZIONE DELLA CONGESTIONE E DELL'INQUINAMENTO).
 2. OBIETTIVI DI POLITICA SOCIALE PER GARANTIRE LA MOBILITÀ ANCHE NELLE ZONE URBANE NON CENTRALI E NELLE PRINCIPALI FASCE ORARIE (SERVIZIO ESSENZIALE CON FUNZIONI REDISTRIBUTIVE).
 3. LA PRESENZA DI FALLIMENTI DI MERCATO, SUGGERISCONO LA PRESENZA DI UN MONOPOLISTA, REGOLAMENTATO, COME SOLUZIONE EFFICIENTE.

CARATTERISTICHE NEGATIVE DEL TPL IN ITALIA:

- 
- I RIPARTI DEI SUSSIDI SI BASANO SULLA SPESA STORICA E NON TENGONO CONTO DI OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO GESTIONALE E FINANZIARIO;
 - LE TARIFFE SONO IN MEDIA + BASSE DELL'EUROPA IN VIRTÙ DI SUSSIDI + ALTI;
 - LA PROCEDURA DI AFFIDAMENTO IN HOUSE, CON L'AGGRAVANTE CHE SPESSO L'ENTE AFFIDANTE È ANCHE PROPRIETARIO DELLA SOCIETÀ AFFIDATARIA;
 - L'AZIENDA AFFIDATARIA IN GENERE HA NORME CONTRATTUALI ASSIMILATE ALLA P.A., CHE SI RICONDUCONO AL TRATTAMENTO / MIGLIORAMENTO SALARIALE.

CHE COSA SUCCEDDE OGGI CON L'ART. 25 DELLA LEGGE n. 27 del 24 marzo 2012

(Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali)



LE DISPOSIZIONI SI APPLICANO A TUTTI I SERVIZI PUBBLICI LOCALI.



CON RIGUARDO AL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE FERROVIARIO SONO FATTI SALVI, FINO ALLA SCADENZA NATURALE DEI PRIMI 6 ANNI DI VALIDITÀ, GLI AFFIDAMENTI E I CONTRATTI DI SERVIZIO GIÀ DELIBERATI O SOTTOSCRITTI.



NEI PROSSIMI 12 MESI, GLI ENTI LOCALI DEVONO VERIFICARE LA REALIZZABILITÀ DI UNA GESTIONE LIBERALIZZATA DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI DI RILEVANZA ECONOMICA. I COMUNI DEVONO MOTIVARE LA RINUNCIA ALLE GARE.



LA DIMENSIONE DEI BACINI TERRITORIALI DEVE ESSERE NON INFERIORE A QUELLA DELLA PROVINCIA, MA LE REGIONI POSSONO INDIVIDUARE AMBITI DIVERSI SPECIFICANDO I CRITERI DI DIFFERENZIAZIONE TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICA E I PRINCIPI DI PROPORZIONALITÀ, ADEGUATEZZA ED EFFICIENZA RISPETTO ALLE CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO.



SI TRATTA DI UN PRINCIPIO CUI LE REGIONI DEVONO CONFORMARSI ENTRO IL 30 GIUGNO 2012. DAL 2013, LE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI COSTITUISCONO ELEMENTO PER VALUTARE LA VIRTUOSITÀ DEGLI ENTI PUBBLICI.

NON C'È ALTERNATIVA AI TAGLI. UNA RIFORMA RADICALE DEL SERVIZIO

I TRASFERIMENTI NEL 2012

RISORSE PER IL TPL FERROVIARIO,
DOPO IL DL 201/2011 E L'ACCORDO
DEL 21/12/2011



	V.a. (mln Euro)	Delta su 2010
Fino al 2010	2.055	
2011	1.627	-428
2012	1.748	-307

LA SITUAZIONE IN VENETO

RISORSE FINANZIARIE
RIPARTIZIONE STORICA
DIMENSIONAMENTO DELLA RETE



	V.a. (Euro)	Var. %
2008	274.974.600	-
2009	283.316.250	3,0%
2010	287.317.979	1,4%
2011	268.000.000	-6,7%
2012	253.000.000	-5,6%

L'UTENZA DEL TPL STA AUMENTANDO DAPPERTUTTO. LA SOLA LOMBARDIA STIMA UNA CRESCITA DI PASSEGGERI SU FERROVIA DEL **+49%** ENTRO IL 2015.

LOMBARDIA L.R. n. 6 del 4 aprile 2012

- ➔ **5 BACINI OMOGENEI:** BERGAMO, BRESCIA, COMO-LECCO-SONDRIO-VARESE, CREMONA-MANTOVA, MILANO-MONZA/BRIANZA-LODI-PAVIA.
- ➔ **STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE:** IL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI; IL PROGRAMMA DEI SERVIZI FERROVIARI; I PROGRAMMI DI BACINO DEL TPL.
- ➔ **UN DIVERSO RIPARTO DELLE RISORSE:** RIPARTIZIONE SECONDO COSTI STANDARD, FABBISOGNI DI MOBILITÀ E CRITERI DI PREMIALITÀ.
- ➔ **SISTEMA TARIFFARIO UNICO REGIONALE.**
- ➔ **OBIETTIVI:** AUMENTARE LA QUOTA DI MERCATO NEL TRASPORTO FERROVIARIO DAGLI ATTUALI 670 MILA PASSEGGERI / GIORNO A 1 MILIONE NEL 2015. SI STIMA UN BENEFICIO ECONOMICO DI CIRCA 145 MILIONI CON UNA RIDUZIONE DELLE CODE DI AUTO DI 13.000 KM.

EMILIA ROMAGNA L.R. n. 20 del 13 dicembre 2011



LA LIBERALIZZAZIONE ATTRAVERSO LA PREVISIONE DI GARE DI LUNGO PERIODO PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI SU FERRO (15 ANNI) E SU GOMMA (10 ANNI), ALLO SCOPO DI FAVORIRE GLI INVESTIMENTI.



L’INDUSTRIALIZZAZIONE DEI GESTORI PER CERCARE DI RIDURRE I COSTI DI GESTIONE DEI SERVIZI.



LA PROMOZIONE DI AGGREGAZIONI / FUSIONI (GOMMA-GOMMA, GOMMA-FERRO).



L’OTTIMIZZAZIONE DELLE RISORSE ALLO SCOPO DI CONFERIRE MAGGIORE EFFICACIA ED EFFICIENZA ALL’INTERO SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

TOSCANA

➔ **GARA UNICA PER IL TPL IN TOSCANA:** LA REGIONE È INTENZIONATA A BANDIRE UNA GARA PUBBLICA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA, È PREVISTO UN LOTTO UNICO REGIONALE E L'AFFIDAMENTO RIGUARDA SIA I SERVIZI URBANI CHE EXTRAURBANI.

➔ SI SONO CONCLUSE DA POCO LE CONFERENZE PROVINCIALI E A BREVE SARÀ CONVOCATA LA CONFERENZA REGIONALE PER METTERE ASSIEME I DIVERSI PROGETTI DI RETE CHE SARANNO POI LA BASE DA METTERE A GARA.

➔ IL VALORE DELL'OPERAZIONE PREVISTO È DI OLTRE **1 MILIARDO E 309 MILIONI**. DAL MOMENTO DELLA PUBBLICAZIONE DEL BANDO SI PREVEDONO CINQUE MESI DI TEMPO PRIMA DELLA SCADENZA DEI TERMINI PER LA PARTECIPAZIONE ALLA GARA. SI PRESUME CHE L'AGGIUDICAZIONE DEL SERVIZIO AL NUOVO GESTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN TUTTA LA TOSCANA AVVERRÀ **ENTRO LA FINE DEL 2012**.

➔ **DURATA DEL SERVIZIO:** 9 ANNI. CI SARÀ L'INSERIMENTO DELLA CLAUSOLA SOCIALE.

FRIULI VENEZIA GIULIA L.R. n. 23 del 20 agosto 2007



LA PROGRAMMAZIONE E L’AFFIDAMENTO SONO SVOLTE DALLA REGIONE, ATTRAVERSO IL PIANO REGIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.



GARA A EVIDENZA PUBBLICA.



DURATA DELLA GESTIONE AFFIDATA DI NORMA NOVE ANNI.



ORIENTAMENTO ATTUALE È DI FARE DUE GARE REGIONALI, UNA PER LA GOMMA E UNA PER IL FERRO.



LE PROVINCE RILASCIANO CONCESSIONI PER COSTRUIRE E GESTIRE CENTRI DI INTERSCAMBIO.

TUTTE LE ALTRE REGIONI DEL NORD SI STANNO MUOVENDO

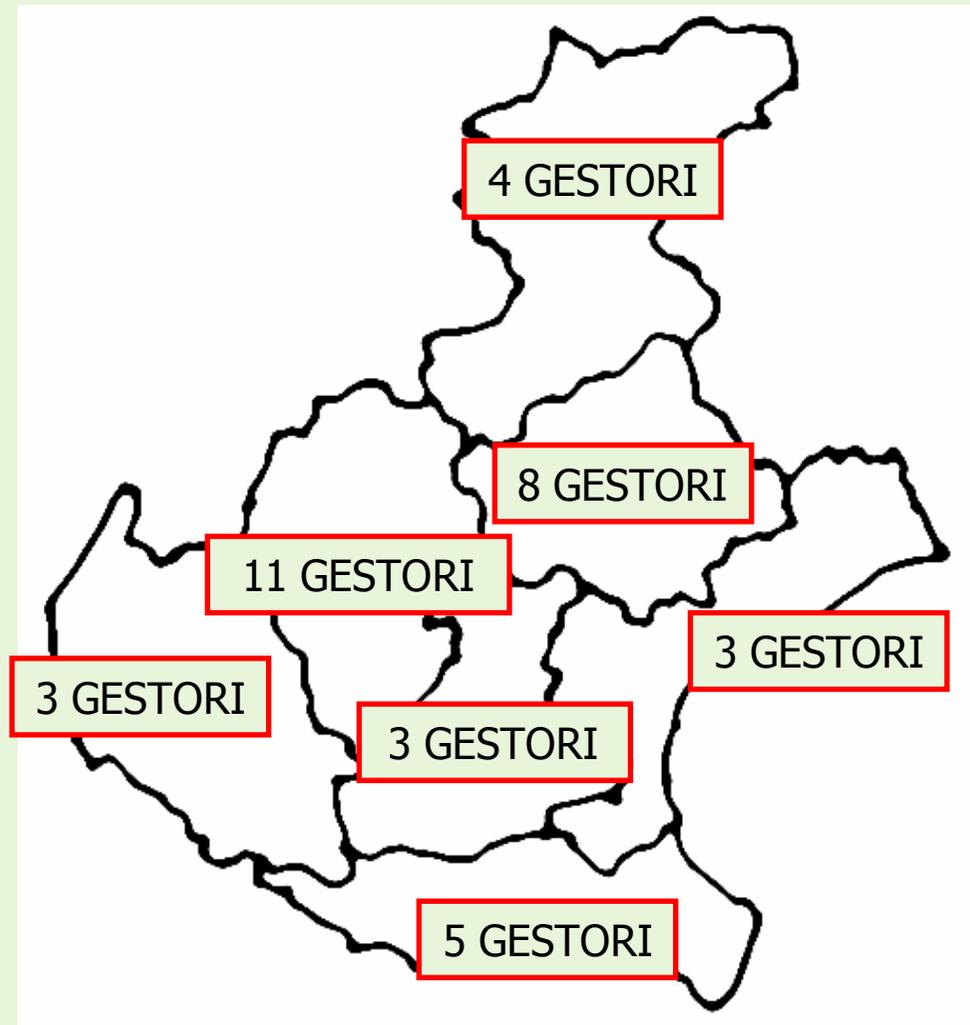
E IL VENETO?

IL MOSAICO DEI LOCALISMI

ENTI AFFIDANTI:

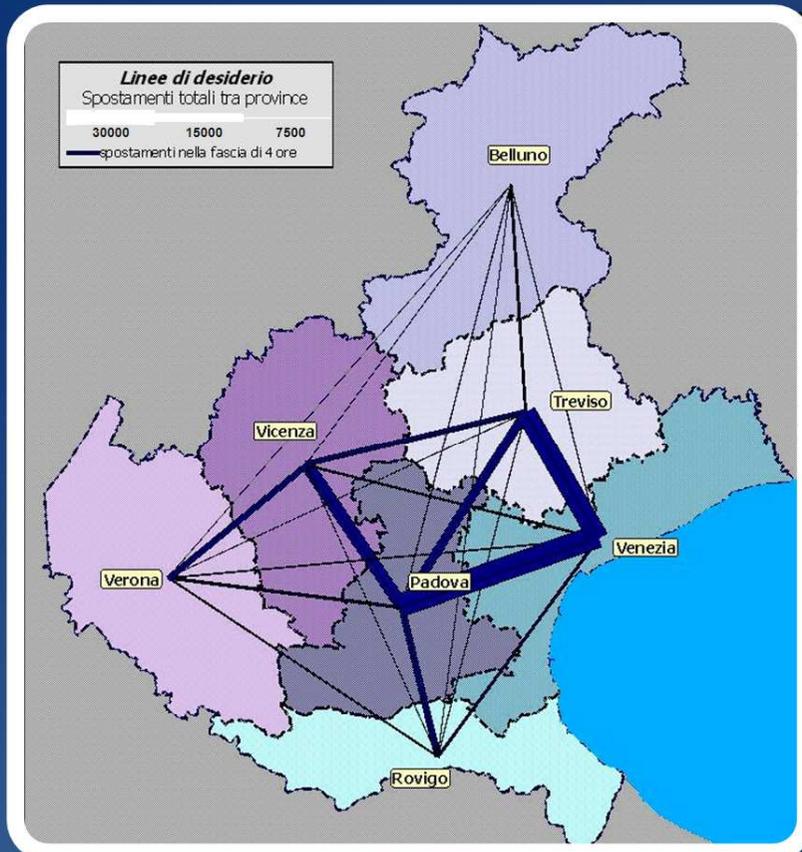
7 PROVINCE

28 COMUNI

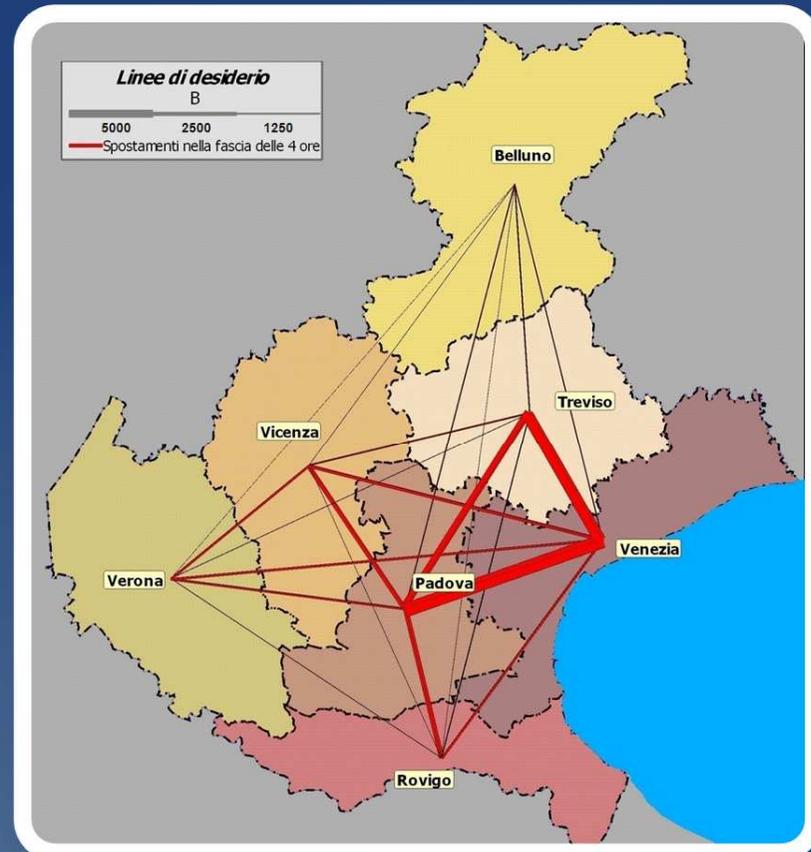


Fonte: DGR 512 del 2011

LA MOBILITÀ METROPOLITANA IN VENETO



Spostamenti complessivi tra province

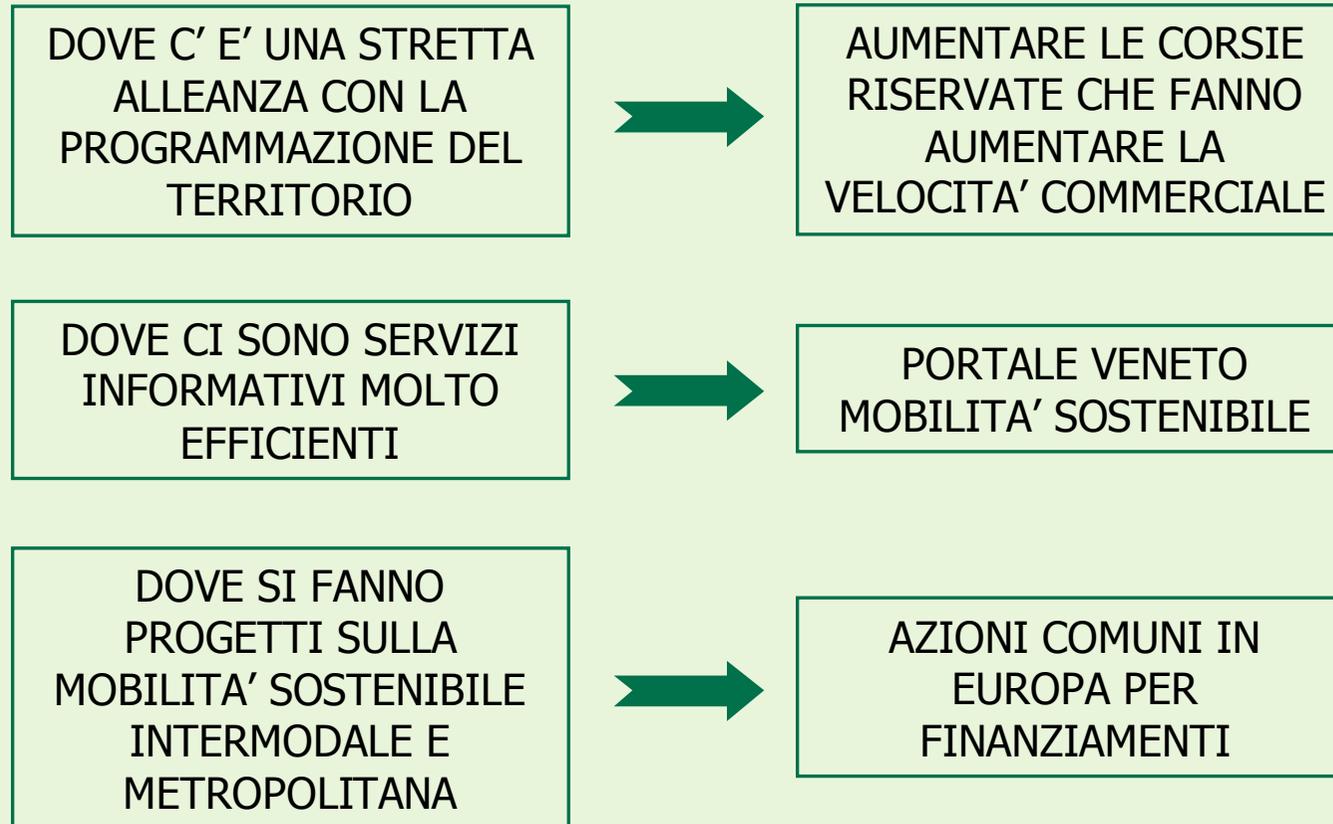


Spostamenti su ferrovia tra province

Fonte: Net Engineering

LE PROPOSTE – 1/3

DOVE CRESCE MEGLIO L'UTENZA DEL TPL?



LE PROPOSTE – 2/3

ISTITUIRE I BACINI METROPOLITANI TERRITORIALI

➔ FIT CISL PROPONE DI CONFORMARE I NUOVI AMBITI METROPOLITANI E TERRITORIALI ALLE DINAMICHE DI TRASFORMAZIONE DEL VENETO.

AMBITI:

- ➔
1. PA.TRE.VE CON SUB – AMBITO TERRITORIALE PEDEMONTANA VENETA ORIENTALE E AREA MONTANA
 2. VERONA ADIGE GARDA E PIANURA DEL POLESINE OCCIDENTALE
 3. VICENZA PEDEMONTANA OCCIDENTALE CENTROVENETO

➔ BANDO DI GARA APERTO PER OGNI AMBITO CHE GESTISCE LA GARA SU DELEGA DELLA REGIONE VENETO.

➔ DURATA NOVE ANNI

➔ IN ATTESA DEL CC.NL UNICO DELLA MOBILITÀ OBBLIGO DI APPLICARE:

- PER IL PERSONALE CHE OPERA SU GOMMA E LAGUNARE IL CC.NL AUTOFERROTRANVIARI
- PER CHI OPERA SU FERRO IL CC.NL SERVIZI FERROVIARI

LE PROPOSTE – 3/3



INTERMODALITÀ STRATEGICA:

1. TRASFORMARE LE PRINCIPALI STAZIONI FERROVIARIE INTRAPROVINCIALI COME NODI PER PERCORSI DI SERVIZIO SU GOMMA
2. COORDINAMENTO ORARI FERRO GOMMA SUL MODELLO CAMPOSANPIERO
3. CASTELFRANCO HUB CENTROVENETO
4. SVILUPPO LINEE SFMR



TITOLI DI VIAGGIO:

1. BIGLIETTO UNICO PER AMBITO
2. INTEROPERATIVITA' BIGLIETTO GOMMA E FERRO
3. BIGLIETTO UNICO REGIONALE GOMMA FERRO



I SERVIZI A DOMANDA DEBOLE:

1. INTRODURRE MEZZI A CHIAMATA BUS SHARING (NELLE FASCE ORARIE A DOMANDA BASSA; NEGLI ORARI SERALI; NEI PERCORSI A BASSA UTENZA)
2. UTILIZZARE IN PIENO GLI SCUOLABUS NELLE FASCE NON DI SERVIZIO SCOLASTICO