

Le gare per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale in Italia*

II° Rapporto – Maggio 2005

Carlo Cambini, Politecnico di Torino e Hermes

Francesca Galleano, SEAG S.r.l.

1. Introduzione

La riforma del trasporto pubblico locale (TPL) avvenuta con i D.Lgs. 422/97 (il cosiddetto Decreto Burlando) e il successivo D.Lgs. 400/99 ha profondamente trasformato il settore nell'ottica di garantire un maggiore livello di industrializzazione e il raggiungimento di una maggiore efficienza. Compite le prime fasi relative all'attuazione a livello regionale della normativa sul TPL ed alla trasformazione obbligatoria delle aziende in società di capitali, rimane da attuare l'ultima e più importante, oltre che impegnativa, fase: quella dell'affidamento dei servizi con procedure ad evidenza pubblica.

Proprio su questo punto, però, il settore del TPL italiano ha recentemente attraversato una fase assai confusa dal punto di vista legislativo. Sebbene il D.Lgs. 400/99 prevedesse l'obbligo del ricorso a procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio e ponesse come termine ultimo per il mantenimento delle concessioni preesistenti il 31/12/2003, con l'art. 35 della finanziaria del 2002 (L. 448/2001) il governo ha stabilito un possibile differimento fino a dieci anni del termine per l'introduzione obbligatoria delle gare. In seguito alle obiezioni sollevate da Bruxelles, tale possibilità di proroga è stata poi sospesa. Nonostante questo l'art. 14 della Legge 326/2003 ("Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto Legge 30 settembre 2003 n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici") ha successivamente reintrodotta la facoltà di sostituire le procedure di gara con forme di affidamento diretto (il cosiddetto affidamento *in house*). In ultimo, a causa anche dei richiami del Consiglio di Stato europeo avverso al meccanismo dell'affidamento *in house*, un emendamento alla legge sulla delega "Per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta

* Si desidera ringraziare la Dott.ssa Beniamina Buzzo Margari per le puntuali osservazioni e suggerimenti sul presente rapporto. Gli autori rimangono comunque gli unici responsabili delle opinioni espresse.

applicazione” ha chiaramente escluso il TPL dalla disciplina prevista dalla “riforma” contenuta nel DL 269/03, ripristinando per questo settore la validità delle norme previste dal D.Lgs. 400/99 ed estendendo al 31 dicembre 2006 il termine entro cui affidare tutti i servizi tramite gara.

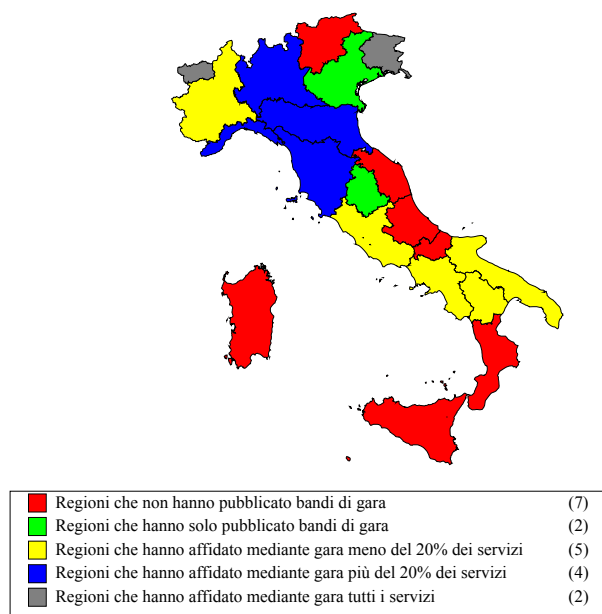
Il quadro di profonda incertezza normativa che ha caratterizzato il mercato ha avuto un forte impatto anche sui meccanismi di gara, rallentandone l’applicazione e spingendo molte realtà locali a far subito ricorso all’affidamento diretto (come i comuni di Roma, Bari, Foggia, Alessandria e Asti) piuttosto che avventurarsi nell’espletamento di gare ad evidenza pubblica.

In questo documento, seguendo quanto già effettuato in Cambini (2003)¹, il Centro di Ricerca Hermes intende analizzare lo stato di avanzamento delle procedure di gara in Italia, sintetizzando Regione per Regione gli esiti e i principali indicatori economici derivanti dalle procedure di gara effettuate fino a questo momento (maggio 2005).

Da una prima analisi sullo stato di avanzamento delle gare svolte in Italia per l’affidamento dei servizi di TPL emerge immediatamente un profondo divario tra le Regioni del Nord e le Regioni del Centro-Sud.

Infatti, mentre le prime hanno quasi tutte pubblicato i bandi di gara e gran parte di esse ha concluso le procedure concorsuali stesse, le Regioni del Sud, nella maggioranza dei casi, sono ancora ben lontane dall’avvio di tale processo di liberalizzazione e di apertura del mercato.

Stato di avanzamento delle gare svolte in Italia



Come si può visualizzare nella precedente rappresentazione grafica, le Regioni del Nord, ad eccezione di Trentino Alto Adige e Piemonte, hanno affidato mediante procedura concorsuale la maggior parte dei servizi, a differenza invece delle Regioni del Centro-Sud, dove alcune non hanno ancora provveduto alla pubblicazione dei bandi di gara ed altre hanno affidato mediante gara una minima parte dei servizi.

Nelle pagine seguenti verranno analizzate, nel dettaglio, le singole gare svolte in ciascuna Regione, effettuando poi un'analisi comparativa tra le diverse procedure adottate.

Sulla falsariga del precedente rapporto di Hermes sulle gare, l'obiettivo di questo elaborato non è analizzare le caratteristiche che una gara opportunamente strutturata dovrebbe avere; si intende piuttosto fornire al lettore un'analisi delle caratteristiche delle gare per l'affidamento del servizio fino ad oggi svolte in Italia (fino al maggio 2005). L'analisi per le sue caratteristiche richiede un continuo aggiornamento e rielaborazione, ma chi scrive pensa che un buon punto di partenza dello studio delle gare debba necessariamente partire da uno studio della situazione reale sviluppatasi fino a questo momento.

¹ *La situazione delle gare per l'affidamento del servizio di trasporto urbano in Italia*, documento di ricerca, Hermes, aprile 2003.

2. La Regione Valle d'Aosta

La Regione autonoma della Valle d'Aosta, rispettando i tempi previsti dalla Legge Regionale n. 29 del 1997, nel Luglio del 2001 ha indetto una gara per affidare l'intero pacchetto del trasporto regionale su gomma per il periodo 2002-2007.

Il servizio oggetto della gara, che ammonta ad oltre sei milioni di vetture-km l'anno, è stato suddiviso, come prevede il Piano di bacino del traffico, in sei lotti che insieme costituiscono l'intera Regione.

Tabella 1. Descrizione della gara Regione Valle d'Aosta

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------------|----------------|---|
| Regione Valle d'Aosta | 6.545.500 divise in 6 lotti | 12.556.484 Euro | 1,85 Euro (IVA esclusa) | 6 anni + 3 rinnovabili | Net cost Gara semi-rigida | 3,65% | Vincitori 4 <i>incumbent:</i> Sadem, Savda, Svap,Vita |

Fonte: Boitani e Cambini (2004), "Le gare per i servizi di trasporto locale in Europa e in Italia: molto rumore per nulla", *Economia e Politica Industriale*.

Tabella 2. Analisi dettagliata dei lotti Regione Valle d'Aosta

| Lotto | Vetture-km min | Vetture-km max | Importo annuo a base di gara (€) | Corrispettivo a base di gara (€-km) | Offerta €-km | Ribasso al km |
|-----------------|----------------|----------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------------|---------------|
| Fondo Valle | 994.135 | 1.022.000 | 1.495.101 | 1,50 | 1,36 | 9,9% |
| Alta Valle | 1.050.720 | 1.100.000 | 2.060.448 | 1,96 | 1,85 | 5,6% |
| Centro Valle | 1.043.510 | 1.080.000 | 2.239.784 | 2,15 | 2,03 | 5,2% |
| Aosta e cintura | 1.571.660 | 1.600.000 | 3.629.086 | 2,31 | 2,16 | 6,4% |
| Bassa Valle | 1.111.024 | 1.160.000 | 2.223.459 | 2,00 | 1,83 | 8,6% |
| Media Valle | 549.460 | 575.000 | 908.639 | 1,65 | 1,54 | 7,0% |

La gara è stata aggiudicata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Per quanto riguarda i fattori di valutazione, cioè i criteri sui quali si basa l'aggiudicazione dei lotti, la gara di appalto valdostana ha previsto 30 punti riferiti all'economicità dell'offerta e 70 per gli aspetti organizzativi e qualitativi del servizio.

Tra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, inoltre, la Giunta regionale ha stabilito che i partecipanti non potevano concorrere all'aggiudicazione di più di tre lotti, che salivano a quattro nel caso di partecipazione di un'Impresa e di Società da questa controllate.

Nel capitolato è stato inserito anche l'obbligo, per i vincitori, di garantire l'occupazione al personale delle aziende valdostane che non dovessero riuscire ad inserirsi negli appalti e, con la disponibilità dell'azienda esclusa, di rilevare mezzi ed infrastrutture.

Le partecipanti alla gara sono state le quattro società *incumbent*, Sadem, Savda, Vita e Svap, con l'aggiunta di operatori esterni, quali Sab di Bergamo, ATM Milano, un consorzio composto da AMI Urbino, E-BUS Forlì, TRAM Rimini.

Da una analisi conclusiva della gara svolta si può osservare come i ribassi rispetto alla base d'asta non siano stati ingenti, ma abbiano consentito alla Regione di ottenere comunque un risparmio di costi pari al 4-5%.

3. La Regione Liguria

La Regione Liguria, con la Legge Regionale n.12 del 1998 di recepimento del D.Lgs. 422/97, ha iniziato l'iter di riforma in materia di trasporto pubblico locale che l'ha portata ad essere fra le prime Regioni in Italia a liberalizzare l'affidamento del servizio di trasporto, dandosi inizialmente come termine il 2002. Attualmente però le Amministrazioni liguri hanno accumulato un significativo ritardo nell'affrontare l'apertura al mercato, dal momento che le gare sono state bandite in quasi tutte le Province, ma si è giunti all'affidamento dei servizi solamente in alcune di esse.

Da ricordare che ad Albenga la gara (che peraltro ha visto vincere un nuovo entrante) è stata annullata dal TAR e risulta al momento sospesa.

Nei successivi paragrafi viene analizzato lo stato di avanzamento delle gare in ciascuna provincia ligure.

3.1 La Provincia di La Spezia

La Provincia della Spezia, congiuntamente al capoluogo, nel mese di Febbraio 2002, ha bandito la gara per l'affidamento della "Progettazione e fornitura del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano nel proprio territorio".

Tabella 3. Descrizione della gara Provincia di La Spezia

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento (€) | Compensazione per vettura-km (€) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|----------------------------|----------------------------------|--|---|--------------------------------|--------------------------|-----------------------|------------------|
| Provincia di La Spezia | 9.000.000 | 14.668.600 (IVA esclusa) | 1,63 | 6 anni + 3 rinnovabili | Net cost | n.d | Annullata |

L'annullamento di tale gara è stato il risultato finale di una serie di ricorsi dei quali è stata oggetto. La gara, infatti, era stata sospesa l'11 ottobre 2002, era stata ripresa in seguito ed era stata fissata al 10 gennaio 2003 la data ultima per la presentazione delle offerte.

Delle cinque cordate in campo, solo due avevano proseguito fino alla fase finale. Nell'Aprile 2003 la gara era stata aggiudicata ed era risultata vincitrice l'ATI capitanata dalla società spezzina ATC.

I servizi erano stati affidati a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa, considerando i contenuti di una offerta tecnica, che si sostanziava in un Progetto di Qualità (20 punti), in un piano di investimenti (10 punti), in un incremento di vetture/km (13 punti) e di un'offerta economica (ribasso di corrispettivo-7 punti- e ribasso tariffario-15 punti-). Era inoltre prevista la possibilità di subaffidare il servizio con il limite del 15% delle vetture-km annue, garantendo i livelli quantitativi ed il rispetto di tutti gli obblighi richiesti all'ente affidante.

Tale gara si era caratterizzata per un oggetto con interessanti elementi di flessibilità, nel rispetto di condizioni di mantenimento dei servizi invariati, che enfatizzano l'importanza di un progetto di rete, un'elevata attenzione alla qualità ed al monitoraggio della domanda da parte del gestore ed infine una valutazione della proposta di un sistema di tariffe, nel rispetto dei livelli tariffari minimi e massimi stabiliti dalla normativa regionale.

Il 15-03-2004 il TAR della Liguria, accettando il ricorso presentato dall'ATC Azienda Trasporti Consorziali di Bologna, ha però annullato la gara per il TPL spezzino. I ricorrenti

hanno strenuamente contestato i lavori della commissione aggiudicatrice ed i punteggi assegnati. Il tribunale ha dichiarato annullata la lettera di invito e la conseguente aggiudicazione del servizio, condannando la Provincia della Spezia al risarcimento dei danni secondo i criteri e nella misura indicata (quattromila euro, in parti uguali con la sua Spa di trasporto, la Atc).

3.2. La città di Genova

Genova è la prima importante città italiana che, utilizzando le norme del “decreto Burlando” del 1997 e la Legge Regionale di settore della Liguria, ha bandito la gara per l’assegnazione della quota di minoranza della sua Spa, che ne darà però diritto alla gestione.

Tra i requisiti richiesti per la partecipazione vi sono un patrimonio netto di almeno dieci milioni di Euro e, per un’eventuale cordata, la presenza di almeno una azienda di trasporto e di un capofila con una quota minima pari al 30% dell’Ati.

Il pacchetto azionario di Amt messo in vendita si colloca tra il 40% ed il 49% e dà diritto alla nomina del management aziendale. I concorrenti dovranno elaborare un progetto di organizzazione della rete, integrando gomma e metropolitana, e di sviluppo del servizio pubblico.

Il bando per la scelta del socio privato, il partner industriale a cui verrà affidata la nomina del management, ha avuto un successo inaspettato: dodici le domande di partecipazione, tra cui figurano quelle di quattro colossi europei del trasporto locale (le francesi Transdev, Ratp Development S.A, Keolis, alleata con Ferrovie Nord Milano, e l’inglese Arriva) e di sette aziende italiane, tra cui Trenitalia, Sita (insieme a Actv Venezia e Apm Perugia) e Trambus Roma.

Insieme alla quota di minoranza di Amt, il vincitore si aggiudicherà anche la gestione della rete urbana di Genova per nove anni.

La Liguria ha inoltre modificato la propria legge, escludendo la possibilità dell’*in house* introdotta con l’articolo 14 del decreto legge 269/2003 ed inizialmente presa in considerazione dal Comune di Genova, prevedendo l’obbligo di gara per i trasporti entro il 2005.

3.3. La Provincia di Savona

Nell'aprile 2002, la Provincia di Savona ha bandito la gara per la "Progettazione e fornitura del servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano". L'intera rete è stata suddivisa in due parti: il bacino S ed il bacino A, quest'ultimo reso pubblico in ritardo rispetto al precedente.

Alcuni dei requisiti richiesti per essere ammessi a partecipare alla gara erano:

- aver esercitato negli ultimi tre anni un volume di servizi di trasporto pubblico non inferiore a tre volte il volume annuo di veicoli-km a base di gara, di cui almeno i 2/3 di servizi di linea.
- avere bilanci approvati nel periodo 1999-2001 con un volume di ricavi medio annuo riferito a servizi di trasporto pubblico di persone di importo almeno pari a 9.500.890 di Euro, di cui almeno i 2/3 riferiti ai servizi di linea, comprendendo nel volume di ricavi anche eventuali contribuzioni o corrispettivi pubblici per l'esercizio di servizi di trasporto.

La gara è stata aggiudicata a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa. A tal fine si sono considerati i contenuti di un'Offerta Tecnica (90 punti) e di un'Offerta Economica (10 punti).

Tabella 4. Descrizione della gara Provincia di Savona

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue assegnate | Valore annuo dell'affidamento (€) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Incrementi di vetture-km offerti | Ribassi d'asta | Compensazione per vettura-km | Risultato |
|---|----------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------|----------------------------------|----------------|---|--|
| Provincia di Savona, bacino S urbano ed extraurbano | 5.810.975 | 9.500.340 | 6 anni + 3 rinnovabili | Net cost | n.d | n.d | - 1,76 Euro per urbano - 1,55 Euro per extraurbano | ATCS Savona in ATI con altre società |
| Provincia di Savona, bacino A extraurbano | 2.279.342 | 4.316.863 | 6 anni + 3 rinnovabili | Net cost | 20% | 14,3 % | 1,89 Euro | Assegnazione provvisoria a società consortile Orfeo di Reggio Emilia |

3.4. La Provincia di Imperia

Nel mese di maggio del 2002 anche la Provincia di Imperia ha bandito la gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, su gomma e filoviario. È stata una delle poche realtà in cui la gara si è chiusa senza il verificarsi di intoppi o l'accumularsi di ritardi.

La gara è stata aggiudicata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, considerando i contenuti di una offerta tecnica, valutata su un massimo di 70 punti, e di un'offerta economica, valutata su un massimo di 30 punti.

Tabella 5. Descrizione della gara Provincia di Imperia

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento (€) | Compensazione per vettura-km (€) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Ribassi per vettura-km | Risultato |
|----------------------|---------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------|----------------|------------------------|--|
| Provincia di Imperia | 6.872.385 | 13.611.000 | 1,99 | 5 anni + 4 mesi, rinnovo 3 anni | Net cost | 1,0% | 1,0% | <i>Incumbent</i> Riviera Trasporti |

Tra i requisiti necessari per la partecipazione, pena l'esclusione, si ricordano:

- Lo svolgimento da almeno tre anni, alla data del 31-12-2001, della gestione del servizio TPL su gomma (urbano ed extraurbano) e filoviario (urbano ed extraurbano) per almeno 6.500.000 km medi annui, dei quali almeno 1.000.000 km medi annui riguardanti l'esercizio del trasporto filoviario.
- Il fatturato globale medio annuo, nel triennio 1999-2001, non inferiore a 17.000.000 Euro.
- Un numero medio annuo di dipendenti, impiegati nel triennio 1999-2001, non inferiore a 400.

4. La Regione Lombardia

Tra le Regioni che si sono apprestate ad anticipare i tempi per l'affidamento sistematico tramite gara del servizio di trasporto pubblico locale compare la Lombardia, della quale verrà descritta la situazione delle gare sia a livello comunale che provinciale.

La Regione Lombardia ha recentemente avviato un processo di riforma dei servizi di trasporto pubblico ferroviari, metropolitani, automobilistici e tranviari, con l'obiettivo di creare un sistema di trasporti competitivo, in grado di elevare le prestazioni sul territorio.

I servizi di TPL, a differenza di quelli ferroviari, sono programmati dalle Province (servizi interurbani) e dai Comuni capoluogo (servizi urbani), che provvedono ad affidare i servizi ed a svolgere l'attività di vigilanza. La Regione si occupa di programmare gli investimenti per finanziare interventi degli Enti locali in materia di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi a supporto dell'integrazione tariffaria, rinnovo parco mezzi ed introduzione di veicoli a basso impatto ambientale, interventi per favorire l'integrazione modale e la realizzazione di aree di interscambio, interventi per lo sviluppo della mobilità nelle aree urbane, con particolare riguardo alla realizzazione di percorsi preferenziali e di corsie protette. Alcuni dati significativi del trasporto pubblico locale nella Regione Lombardia sono descritti nella tabella che segue.

Tabella 6. TPL Regione Lombardia - Anno 2003

| | |
|---|------------------|
| Totale bus-km concessi | 277.758.903 |
| Totale bus-km contribuiti dalla Regione | 275.397.176 |
| Bus-km urbani contribuiti dalla Regione | 122.200.893 |
| Bus-km interurbani contribuiti dalla Regione | 153.196.283 |
| Nr. Passeggeri | 606.184.325 |
| Nr. Aziende operanti sul territorio regionale | 133 |
| Nr. Addetti | 16.000 |
| Velocità commerciale media | 20,21 km/h |
| Coefficiente di occupazione medio per autobus | 19 passeggeri/km |
| Contributo medio regionale per viaggiatore | 0,83 |
| Contributo medio regionale per bus-km | 1,84 |
| Ricavi delle aziende | 423.349.918 |
| Totale ricavi complessivi da traffico | 340.262.564 |
| Totale ricavi documenti di viaggio preferenziali | 158.405.612 |
| % di incidenza dei ricavi degli abbonam. sul tot. | 46,55% |
| Rapporto ricavi/costi totali | 42,18% |
| Rapporto ricavi/costi servizi urbani | 51,77% |
| Rapporto ricavi/costi servizi interurbani | 29,85% |

Fonte : "Infrastrutture e mobilità Regione Lombardia"

Per quanto riguarda le gare, la Regione ha definito delle regole generali da adottare da parte di tutte le Province affidanti: durata del contratto di sette anni, utilizzo di contratti net cost, aggiudicazione tramite il principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Nella tabella 7 vengono descritte schematicamente tutte le principali caratteristiche di ciascuna gara bandita.

Tabella 7. Descrizione delle gare Regione Lombardia

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Incrementi di vetture-km offerti | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto+ compensazione per vettura-km (Euro) | Ribassi d'asta | Criteri di aggiudicazione | Risultato |
|-----------------------------|--|---|--|--------------------------------|---|--|--|--|
| Comune di Sondrio | 1 lotto urbano 146.200 | - | 354.000 (IVA esclusa) | 7 anni | Net cost 2,42 | 2,5% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata alla ASM |
| Provincia di Sondrio | Lotto1: 972.725 Lotto2: 1.266.078 Lotto3: 1.104.010 | n.d | Lotto 1: 1.595.000 Lotto 2: 1.941.000 Lotto 3: 1.663.972 (+IVA) | 7 anni | Net cost Lotto 1: 1,64 Lotto 2: 1,53 Lotto 3: 1,51 | n.d | Offerta economicamente più vantaggiosa | Vincitori: Lotto 1: Stps Lotto 2: Stps Lotto 3: Perego |
| Comune e Provincia di Lecco | 5.472.208, di cui: 40,7% urbani e 59,3% extraurbani | n.d | 7.700.000 | 7 anni | Net cost 1,42 | 0,001% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata: urbano: Linee Lecco; extraurbano: ATI di Linee Lecco, Zani, Sal Spt Linea |
| Comune di Cremona | 1.391.891 (96% urbani e 4% extraurbani) | Prevista nuova organizzazione dei servizi | 2.285.715 | 7 anni | Net cost 1,64 | 0,001% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata a KM Spa |
| Provincia di Cremona | Lotto1: 4.071.830 Lotto2: 4.525.328 | Lotto 1: 0,33% Lotto 2: 0,15% | Lotto 1: 5.572.986,43 soggetto a ribasso. Lotto 2 : 6.019.313,20 soggetto a ribasso | 7 anni | Net cost Lotto 1: 1,36 lotto 2: 1,32 | Lotto 1: 0,45% lotto 2: 0,15% | Offerta economicamente più vantaggiosa, offerta tecnica: 85 punti, offerta economica: 15 punti | Aggiudicata: Lotto 1: Ati tra km Cremona, Line Lodi, Star Lodi. Lotto 2: Ati tra Agi, Autolinee dell'Emilia, Brescia trasporti |

Segue

Segue Tabella 7

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Incrementi di vetture-km offerti | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto+ compensazione per vettura-km (Euro) | Ribassi d'asta | Criteri di aggiudicazione | Risultato |
|----------------------------|---|---|---|--------------------------------|--|-----------------------|--|---|
| Comune di Bergamo | 7.017.725 | Nuovi comuni limitrofi | 12.340.000 | 7 anni | Net cost 1,76 | 0,125% | Offerta economicamente più vantaggiosa, offerta tecnica: 60 punti, offerta economica: 40 punti | Aggiudicata: Ati: Atb Bergamo, Sab, Locatelli, Zani e Tbso |
| Provincia di Bergamo | Lotto 1: 4.293.096 Lotto 2: 4.742.630 Lotto 3: 6.830.996 | Previsti incrementi per ciascun lotto | Lotto 1: 6.219.216 lotto 2: 6,219.216 lotto 3: 9.556.833 | 7 anni | Net cost Lotto 1: 1,45 Lotto 2: 1,31 Lotto 3: 1,40 | 0,01% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicati a: Lotto 1: ati tra Sab, Locatelli e Zani; Lotto 2: ati tra Sab. Sai, Agi, Zani, Locatelli, Tbso; Lotto 3: ati tra Sab e Sav |
| Comune di Mantova | 1.946.646 (urbani) | 1,72% | 3.000.000 | 7 anni | Net cost 1,55 | 1,10% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata ad Apam, Reti Italia e Autoguidovie |
| Provincia di Mantova | 5.014.147 (extraurbani) | n.d | 6.926.441 (IVA esclusa) | 7 anni | Net cost 1,38 | 2,00% | Offerta economicamente più vantaggiosa, altri fattori: 10 punti | Aggiudicata ad Ati composta da Apam e 13 aziende |

Segue

Segue Tabella 7

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Incrementi di vetture-km offerti | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto+ compensazione per vettura-km (Euro) | Ribassi d'asta | Criteri di aggiudicazione | Risultato |
|----------------------|---|---|---|-------------------------|--|------------------|--|---|
| Comune di Como | 2.748.123 (urbani) | Previsti potenziamenti | 4.914.878 | 7 anni | Net cost 1,79 | 5% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata a SPT e ATM mediante trattativa privata |
| Provincia di Como | 10.500.000 (extraurbano) | n.d | 16.638.355 | 7 anni | Net cost 1,58 | 0,5% | Economico: 50 punti, di cui 35 ribasso, qualità: 40 punti | Aggiudicata ad Ati: Spt Linea, Fnma, Agi |
| Comune di Brescia | Da 8.240.000 a 9.020.000 in quattro anni (80% urbani) | Entrata in funzione di linea ad alta mobilità | 16.700.000 il primo anno; 125.168.932 totali | 7 anni | Net cost 2,02 | 0,35% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata ad Ati: Brescia Trasporti, Sia, Agi |
| Provincia di Brescia | Lotto 1: 7.701.145 Lotto 2: 9.051.778 (min annue richieste) Lotto 3: 3.828.271 (min richiesti), di cui 2.824.122 bus*km, 1.004.149 treni*km | n.d n.d | Lotto 1: 9.923.627 lotto 2: 12.846.714 12.110.000 | 7 anni 7 anni | Net cost Lotto 1: 1,29 Lotto 2: 1,42 Net cost | 0,01% n.d | Offerta economicamente più vantaggiosa Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata a: lotto 1: ati di Saia, Sia, Apam; lotto 2: ati di Sia, Aptv, Saia, Brescia Trasporti lotto 3: in corso |

Segue

Segue Tabella 7

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Incrementi di vetture-km offerti | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto+ compensazione per vettura-km (Euro) | Ribassi d'asta | Criteri di aggiudicazione | Risultato |
|---------------------|---|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|--|----------------|--|---|
| Comune di Pavia | 3.024.900 | n.d | 5.820.000 | 7 anni | Net cost 1,92 | 0,70% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata a Line Spa |
| Provincia di Pavia | Lotto 1: 3.770.000 Lotto 2: 3.560.000 Lotto 3: 3.130.000 | n.d | 12.153.154 in totale per tre lotti | 7 anni | Net cost | n.d | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata a: lotto 1: ati tra Sila Pavia e Asm; lotto 2: Arfea; lotto 3: ati tra Stav, Arfea, Cuzzoni e Gilona, Sva e Stac |
| Comune di Crema | 281.078 | n.d | 724.000 | 7 anni | Net cost 2,6 | n.d | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata ad Ati composta da Agi e Orfeo |
| Provincia di Varese | Lotto 1 (nord): 4.226.230 Lotto 2 (sud): 4.026.548 | n.d. | 10.931.935,62 | 7 anni | Net cost | - | Offerta economicamente più vantaggiosa | In corso |
| Comune di Varese | 2.770.230 | 5,7% | 3.974.939,45 | 7 anni | Net cost 1,43 | n.d | Offerta economicamente più vantaggiosa | Consorzio dei Trasporti Pubblici dell'Industria |
| Provincia di Lodi | 7.142.863 | n.d | 9.166.199 | 7 anni | Net cost 1,28 | 7,5% | Offerta economicamente più vantaggiosa | Aggiudicata Ati: Line Lodi, Star Lodi (sospesa nel dicembre 2004 dal TAR) |

Segue

Segue Tabella 7

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Incrementi di vetture-km offerti | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto+ compensazione per vettura-km (Euro) | Ribassi d'asta | Criteri di aggiudicazione | Risultato |
|----------------------------|--|---|--|--------------------------------|--|---|-------------------------------------|---------------------------------|
| Provincia di Milano | Lotto 1: 3.779.598 Lotto 2: 6.633.328 Lotto 3: 7.060.481 Lotto 4: 4.063.355 Lotto 5: 3.370.755 Lotto 6: 6.432.875 | n.d | Lotto 1: 5.760.331 Lotto 2: 12.580.309 Lotto 3: 10.083.684 Lotto 4: 5.991.017 Lotto 5: 5.022.368 Lotto 6: 9.505.678 | 7 anni | Net cost Lotto 1: 1,52 lotto 2: 1,90 lotto 3: 1,43 lotto 4: 1,47 lotto 5: 1,49 lotto 6: 1,48 | Lotto 1: 2% Lotto 2: 0,24% Lotto 3: 0,02% Lotto 4: 0,23% Lotto 5: 3% Lotto 6: 0,00008% | Offerta tecnica + offerta economica | Assegnati in forma provvisoria. |

In riferimento alla gara bandita dal Comune di Como, una sentenza del TAR aveva annullato il percorso effettuato in Comune per l'assegnazione del servizio di TPL. Nella vicenda che ha visto contrapposte Spt e Atm, solo l'intervento del TAR ha saputo mettere la parola fine, potendola così definire come una "gara andata deserta".

Nonostante la corretta valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa effettuata dal Comune, entrambe le aziende erano state escluse dalla gara per un unico "vizio" riconosciuto dal TAR.

Su venti censure presentate da Stp, ben diciannove erano state respinte dal TAR. La mancanza di garanzie per il rispetto della clausola sociale invece è stata contestata ad entrambe le società, che sono così state escluse dalla gara.

In seguito al suggerimento, da parte dei sindacati, di optare per la soluzione della trattativa privata si è arrivati direttamente all'assegnazione del trasporto urbano.

Tale soluzione, risolutiva nell'immediatezza, non rispetta totalmente l'evidenza pubblica richiesta per l'affidamento del servizio, risultato che si sarebbe potuto ottenere con una gara bandita a livello europeo.

Stessa sorte è toccata alla gara effettuata dalla Provincia di Lodi, al momento sospesa dal TAR per illegittimità dell'intera procedura. La Provincia ha presentato però ricorso al Consiglio di Stato.

Per la gara bandita dalla Provincia di Milano, il bando di gara, steso in base alle indicazioni previste dalle norme nazionali e regionali, ha previsto la suddivisione della rete di trasporto pubblico in sei lotti, pari ad altrettante aree in cui è stato diviso il bacino provinciale: ciascun vincitore, sia esso un'azienda singola o un raggruppamento di imprese, ha potuto aggiudicarsene al massimo due, in modo da garantire la compresenza di più soggetti e quindi assicurare la pluralità.

I punti innovativi della gara possono così riassumersi:

- Introduzione di modalità innovative di trasporto più flessibili ed efficaci, quali i servizi a chiamata, per le aree a "domanda debole".
- Integrazione fra i diversi servizi gomma-ferro, attraverso l'integrazione tariffaria estesa al sistema ferroviario e l'individuazione di nuove aree di interscambio ferro-gomma.
- Introduzione di tecnologie innovative, quale la costante localizzazione delle flotte di bus, per un controllo in tempo reale degli automezzi in esercizio.

- Introduzione di standard di qualità del parco autobus: riduzione dell'età (anzianità media degli autobus non superiore a 10 anni), miglioramento delle emissioni (classe ambientale Euro3-Euro4), dell'accessibilità degli utenti disabili, di vari esempi di comfort (p.e. climatizzazione),
- Introduzione di indagini di *customer satisfaction* per la valutazione dei servizi.

Questi parametri dovranno, inoltre, essere implementati e migliorati nel corso dei 7 anni.

Il bando di gara era stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea il 26 giugno 2004 e le offerte, dopo alcuni interventi del TAR, sono state presentate alla Provincia in data 27 gennaio 2004. In totale hanno concorso 9 diversi raggruppamenti tra Ati, consorzi e singole società.

Alla gara hanno infatti partecipato: ATINOM, ATM, Autoguidovie Italiane, Consorzio Autoservizi Lombardi, Caronte, CTNM, Ferrovie Nord Milano, Groane Trasporti Mobilità, SAB, SPT, STIE, Trasporti Pubblici Monzesi.

Ai vincitori la Provincia di Milano assegna contributi annuali per un totale di circa 48 milioni di Euro.

I soggetti assegnatari in forma provvisoria in ciascun lotto sono i seguenti:

- Lotto 1 zona nord-ovest: Consorzio Autoservizi Lombardi
- Lotto 2 zona nord: Autoguidovie Italiane, CTNM, Trasporti Pubblici Monzesi
- Lotto 3 zona nord-est: ATM e SAB
- Lotto 4 zona sud-est: Autoguidovie Italiane
- Lotto 5 zona sud-ovest: Consorzio Autoservizi Lombardi
- Lotto 6 zona ovest: ATM, STIE e ATINOM

Nei prossimi mesi la Provincia completerà le verifiche amministrative necessarie a rendere definitive le assegnazioni e saranno stipulati i 6 Contratti di Servizio di durata settennale.

Analizzando i risultati di tale gara, si è trattato di mettere sul mercato e liberalizzare la gestione di 127 linee di autobus interurbani sul territorio provinciale, attualmente gestite da 39 soggetti distinti, con il rinnovo annuale delle concessioni.

Da una analisi di tipo economico si evince che, grazie ai ribassi d'asta praticati, la Regione Lombardia potrà risparmiare circa l'1% delle risorse (1.320.000 Euro l'anno su circa 148.000.000 messi a gara, 870.000 Euro per le gare provinciali, 450.000 per le comunali), assicurando servizi aggiuntivi per circa 600.000 km l'anno nelle province e 450.000 nei comuni, oltre a servizi innovativi come le linee a chiamata in aree a domanda debole.

Un altro effetto importante dell'apertura del mercato è la riorganizzazione sul lato dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale: a fronte di circa 130 aziende che gestivano centinaia di concessioni, al termine delle gare resteranno, una quarantina di operatori.

Questo comporterà un aumento della dimensione media delle aziende, al quale dovrebbe corrispondere una maggiore organizzazione ed un miglioramento dell'efficienza dei servizi svolti, oltre ad essere uno dei principali obiettivi perseguiti dalla riforma del TPL.

5. La Regione Veneto

La disciplina del trasporto pubblico locale nella Regione Veneto è regolata dalla Legge Regionale n. 25 del 30 ottobre 1998, modificata ed integrata dalla Legge Regionale n. 4 del 1 febbraio 2001.

La possibilità di affidamento *in house* dei servizi di TPL, però, sembra trovare consenso anche in Veneto: pare infatti che Treviso e Verona vogliano prendere in considerazione questa ipotesi, anche se la strada delle gare pareva ormai essere tracciata in modo inequivocabile.

La Regione, da parte sua, conferma l'intenzione di bandire le gare entro la fine dell'anno, in un'unica tornata, ma, di fronte all'incertezza legislativa a livello nazionale, non prende nettamente posizioni in merito.

In Veneto è stata espletata un'unica gara per il subaffidamento dei servizi di trasporto pubblico locale a Vicenza.

Nel mese di marzo del 2002, l'AIM Spa, Azienda di mobilità vicentina, con l'obiettivo del risparmio, ha raccolto gli obblighi di legge in fatto di subaffidamento ed ha stilato il bando per mettere a gara una quota del servizio di trasporto pubblico di linea urbano ed extraurbano. La gara ha avuto come oggetto il 5,19% dell'intera rete cittadina gestita da AIM, in concreto circa 252.000 chilometri. L'asta, espletata ai sensi del D.Lgs. n.158/95 e successive modifiche, e delle leggi della Regione Veneto, prevedeva l'ammissibilità di sole offerte economiche in ribasso rispetto al corrispettivo chilometrico posto a base d'asta.

Entrando maggiormente nel dettaglio del servizio si può dire che il criterio adottato per la valutazione delle proposte, ai sensi delle norme, è stato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, valutata in base a due percentuali specifiche: 60% per l'offerta economica ed il restante 40% riservato all'offerta tecnica.

L'importo annuale presunto a base d'asta si aggirava intorno ai 375.000 Euro (+IVA al 10%), pari a 1,50 Euro per chilometro.

I mezzi sarebbero stati concessi dall'affidante AIM Spa ed il subaffido avrebbe avuto una durata indicativa di 19 mesi, con facoltà di richiedere un'eventuale proroga di 5 mesi. Nel caso di partecipazione di Ati, in sede di offerta avrebbe dovuto essere dichiarata dai soggetti interessati la quota percentuale di servizio che ciascun componente si sarebbe impegnato a svolgere.

Tale gara è però andata deserta, restando pertanto nelle mani di AIM la totalità del servizio.

6. La Regione Friuli Venezia Giulia

La Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, con la Legge Regionale n. 20 del 7 maggio 1997 e successive modifiche ed integrazioni, ha avviato la riforma del trasporto pubblico locale anticipando di alcuni mesi il D.Lgs. 422/97.

Nell'estate del 2000, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha deciso di mettere a gara la rete regionale dei servizi di linea, suddivisa in quattro Unità di gestione, al fine di ottenere entità organizzative più convenienti per economicità, efficienza e produttività.

Occorre evidenziare il fatto che, solo nella prima fase di avvio della riforma, il legislatore regionale ha deciso di mantenere in capo alla Regione i compiti di svolgimento delle gare, per motivi di uniformità e contestualità.

A regime le stesse saranno svolte dalle Province che, sin da subito, rappresentano il soggetto che stipula, con le aziende vincitrici, il contratto di servizio.

In questo caso, si è trattato di una gara semi-rigida, a prezzo netto, con la proprietà del parco mezzi e dei depositi assegnata al gestore, con obbligo di rinnovo del parco automezzi in una percentuale predefinita rispetto al parco automezzi esistente.

Nella seguente rappresentazione vengono configurate schematicamente le principali caratteristiche delle gare svolte.

Tabella 8. Descrizione delle gare Regione Friuli Venezia Giulia

| Soggetto appaltante | Bacino | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------|---|
| Regione | Unità di Gestione di Gorizia | 5.454.000 | 10.350.00 Euro | 1,94 Euro | 10 anni | Net cost | 2,5% | ATI; ATP Azienda Provinciale Trasporti Gorizia, Azienda Multiservizi Goriziana, SAITA, ACT |
| | Unità di Gestione di Pordenone | 7.467.000 | 12.980.000 Euro | 1,74 Euro | 10 anni | Net cost | 3,6% | ATI-ATAP Azienda Trasporti Area Pordedonese, Comuni di Pordenone, Cordenons, Porcia, Roveredo e Cordovado |
| | Unità di Gestione di Udine | 15.903.000 | 27.300.00 Euro | 1,72 Euro | 10 anni | Net cost | 1,5% | ATI-SAF SAF, ATM, SAITA |
| | Unità di Gestione di Trieste | 12.772.000 | 32.380.000 Euro | 2,5 Euro | 10 anni | Net cost | 4,8% | ATI, ATC, SAB Bergamo, SIA Brescia, SAIA Brescia, SITA Firenze, ATVO S.Donà di Piave, RATP Parigi |

L'aggiudicazione delle gare è avvenuta secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, tenendo conto dei seguenti pesi: offerta economica 30%, offerta tecnica 70%.

Tutte le gare sono state vinte da ATI private, formate da operatori *incumbent* in alleanza con grandi operatori del settore a livello nazionale ed internazionale.

La gara, nel suo complesso, ha portato ad un ribasso rispetto alla base d'asta compreso tra l'1,5% ed il 5%, con un risparmio complessivo di 2,58 milioni di Euro.

La concessione del servizio di trasporto pubblico locale ha avuto inizio a partire dal 1 gennaio del 2001, con durata decennale.

7. La Regione Emilia Romagna

La Regione Emilia Romagna ha avviato il processo di riforma del trasporto pubblico locale, non in qualità di soggetto appaltante, ma bensì mediante le Agenzie per la Mobilità.

La rete regionale dei servizi di linea è stata suddivisa in lotti provinciali, con servizi di tipo urbano ed extraurbano.

A differenza di altre Regioni, non sono stati stabiliti *ex ante* il tipo di contratto e la durata dell'affidamento omogenei per tutti i lotti. Si può infatti osservare la presenza sia di contratti di tipo *net cost*, sia di contratti di tipo *gross cost*, questi ultimi pressoché inutilizzati da tutte le altre Regioni.

Consistenti differenze si possono anche constatare per ciò che concerne la durata degli affidamenti: da un minimo di tre anni per Reggio Emilia ad un massimo di sei anni per l'affidamento della rete di Piacenza.

Nella tabella 9 si possono osservare nel dettaglio le caratteristiche di ogni bando.

Tabella 9. Descrizione delle gare

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km min annue richieste | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Compensazione per vettura-km (Euro) | Durata (in anni) | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|---|--|-------------------------|--------------------------|-----------------------|--|
| Agenzia per la Mobilità ed il TPL di Ferrara | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.099.309 | 19.790.000 | 2,17 | 5,5 | <i>Gross cost</i> | - | Chiusa la prequalifica |
| Agenzia per la Mobilità ed il TPL di Modena | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 12.520.000 | 21.000.000 | 1,68 | 2,5 | <i>Net cost</i> | n.d | Aggiudicata provvisoria ad ATCM |
| Società per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico S.p.A di Parma | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 13.075.376 | 25.623.341 | 1,90 | 3+3 rinnovabili | <i>Net cost</i> | 0,5% | Aggiudicata a TEP, <i>incumbent</i> |
| Tempi Agenzia S.p.A di Piacenza | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 8.345.600 | 17.782.699 | 2,13 | 6 | <i>Gross cost</i> | - | 10 manifestazioni di interesse. Aggiudicazione nel mese di giugno 2005 |
| Agenzia TRAM di Rimini | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 8.063.414 | 20.262.000 | 2,50 | 3+3 rinnovabili | <i>Gross cost</i> | - | Presentate offerta da Consorzio Atg e Consorzio Orfeo |

Segue

Segue Tabella 9

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km min annue richieste | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Compensazione per vettura-km (Euro) | Durata (in anni) | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|--|-------------------------------------|---------------------------------------|---|--|-------------------------|--------------------------|-----------------------|---|
| Agenzia Consorziale Trasporti di Reggio Emilia | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.057.633 | 18.102.099 | 2,00 | 3+3 rinnovabili | <i>Gross cost</i> | n.d | Aggiudicata ad AE Autolinee dell'Emilia e TIL Trasporti Integrati Logistica |
| Agenzia ATR di Forlì-Cesena | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.143.543 | 14.907.710 | 1,63 | 2+3 rinnovabili | <i>Gross cost</i> | 1% | Aggiudicata a ATG (Adriatic Transport Group) Rimini |
| Agenzia locale per la mobilità di Ravenna | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 6.460.000 | 11.200.468 | 1,73 | 6 | <i>Net cost</i> | n.d | Aggiudicata a società consortile METE, Setram |
| Società Reti e Mobilità di Bologna | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 36.550.000 | 73.106.550 | 2,00 | 8 | <i>Net cost</i> | - | Bando di gara |

Su nove Province, solo cinque, Reggio Emilia, Parma, Forlì-Cesena, Ravenna e Modena, hanno già assegnato i rispettivi appalti ed in tutti i casi a società che già gestivano il servizio di autobus.

Reggio Emilia è stata la prima città emiliana a chiudere l'iter per l'affidamento del servizio di TPL urbano ed extraurbano. L'Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia ha completato le operazioni di gara assegnando l'appalto triennale 2004/2006 ad AE Autolinee dell'Emilia Spa e TIL Trasporti Integrati Logistica Srl, associate tra loro.

La gara era stata bandita il primo novembre del 2003, con scadenza il 4 dicembre per la presentazione delle domande di partecipazione. La modalità scelta è stata quella della gara ad evidenza pubblica, favorendo così una produzione del servizio sempre più orientata verso principi di economicità, a parità di qualità erogata.

Il consorzio ATC, nell'attribuzione del punteggio tecnico, ha valutato positivamente il piano industriale presentato, ritenuto coerente con l'atto di indirizzo regionale e con le prospettive di sviluppo del TPL su gomma. Sono altresì state giudicate interessanti le proposte, migliorative rispetto al servizio standard fissato a base di gara, in esso contenute, che hanno reso l'offerta non solo economicamente vantaggiosa, ma perfettamente in linea con la richiesta di un ulteriore innalzamento della qualità dei servizi di trasporto collettivo.

Il Comune e la Provincia hanno conservato la funzione di programmazione strategica del servizio di trasporto pubblico, mentre hanno assegnato al Consorzio ATC il compito di progettare, amministrare, coordinare e controllare i servizi di TPL, separandolo dalla produzione/erogazione del servizio di TPL automobilistico, che è stata affidata ad una specifica azienda terza. Si è venuta così realizzando la netta separazione tra il soggetto proprietario e gestore delle infrastrutture preposte al Trasporto Pubblico Locale (ATC) ed il soggetto gestore dei servizi di Trasporto Pubblico automobilistico in ambito locale (AE). In seguito si è chiuso anche il processo di aggiudicazione del servizio di trasporto pubblico locale del bacino ravennate.

La procedura era stata avviata dall'Agenzia Locale per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico nella Provincia di Ravenna. Il Bando di gara per l'affidamento dell'esercizio di servizi di TPL era relativo al bacino provinciale di Ravenna.

L'appalto puntava alla progettazione ed all'esercizio dei servizi urbani, di bacino ed interbacino di trasporto pubblico locale di linea regolari autofilotranviari e su acqua,

relativi al bacino provinciale di Ravenna, ed alla gestione delle reti e degli impianti ad essi correlati, come analiticamente individuati nel capitolato di gara e nei suoi allegati.

Per entrare nel merito del quantitativo o entità totale per il servizio di TPL autofilotranviario è richiesta una percorrenza annua minima pari a circa 6.460.000 vetture-km, di cui circa 3.125.500 vetture-km per il servizio urbano e circa 3.334.500 vetture-km per il servizio di bacino e interbacino.

Presente anche un servizio di trasporto pubblico locale su acqua, le cui ore annue minime richieste erano pari a circa 7.500.

L'importo del corrispettivo annuo a base di gara e soggetto a ribasso d'asta era pari a 11.350.468,00 Euro, oltre IVA, (di cui 150.000,00 Euro relativi al servizio su acqua, oltre IVA; 6.302.893,30 Euro relativi al servizio urbano, oltre IVA; 4.897.574,70 Euro relativi ai servizio di bacino e interbacino, oltre IVA) per complessivi 60.062.893,17 Euro, oltre IVA, (di cui 793.750,00 Euro relativi al servizio su acqua, oltre IVA; 33.352.810,38 Euro relativi al servizio urbano, oltre IVA; 25 916 332,79 Euro relativi al servizio di bacino e interbacino, oltre IVA) per l'intero periodo di durata dell'affidamento.

Analizzando nel dettaglio alcuni elementi del capitolato di gara, esso prevede che tutto il personale addetto al servizio oggetto della procedura di gara in forza ai gestori uscenti al momento dell'indizione della procedura medesima continui il rapporto di lavoro con l'affidatario, nei modi e nei termini previsti dalla normativa nazionale e regionale vigente, dal capitolato stesso, dagli accordi sindacali.

È inoltre previsto a carico dell'affidatario ogni onere amministrativo, previdenziale e assistenziale relativo ai dipendenti.

Ad aggiudicarsi l'intero servizio è stata la società consortile Mete spa, che vede gravitare al proprio interno ATM Spa al 58%, cooperativa Emilia Romagna Autobus al 14%, Società Autoservizi Cervesi al 14% e la Cooperativa Trasporti di Riolo Terme anche al 14%.

Il servizio in esclusiva per tutti i servizi urbani, di bacino ed interbacino di trasporto pubblico locale autofilotranviario nel bacino di Forlì-Cesena è invece stato affidato alla società ATG, Adriatic Transport Group.

La gara, lanciata da Atr, Agenzia per la mobilità di Forlì-Cesena, ha visto confrontarsi due realtà distinte, due importanti società di servizi operanti in Emilia Romagna, da un lato l'Associazione temporanea di impresa Autoguidovie Italiane con Autolinee dell'Emilia, dall'altro ATG.

L'ATG si è aggiudicata l'appalto per la produzione del servizio fino al 31 dicembre 2006, con possibilità di rinnovo per altri tre anni. Il servizio nella provincia di Forlì-Cesena sarà effettuato, per conto della ATG, dalla società E-bus Spa di Cesena e dalla società Setram di Forlì.

L'aggiudicazione è avvenuta secondo il principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. L'assegnazione si è basata su un metodo di valutazione ed attribuzione di punteggi che raggruppa gli elementi delle offerte in due distinti ambiti di merito: tecnico-qualitativo ed economico.

L'ATG Rimini si è aggiudicata la gara ottenendo un punteggio tecnico di 57,11 su 61 per il merito qualitativo e di 34 punti su 39 per la parte economica, per un totale di 91,11 punti su 100.

Analizzando il capitolato di gara, esso aveva, fra i contenuti, un innovativo ed articolato sistema di premi e penali che, oltre a consentire di regolare i rapporti con i gestori in base a quanto previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto con la Regione Emilia Romagna, punta alla regolarizzazione del rapporto con il gestore e permette l'erogazione di un premio o l'applicazione di una penale per un massimo di 400.000 Euro annui.

La società vincitrice potrà inoltre subaffidare l'esercizio di parte dei servizi, fino ad un massimo del 30%, ad altri soggetti idonei che soddisfino i requisiti stabiliti dal capitolato di gara, valorizzando così l'imprenditoria privata esistente sul territorio.

Il vincitore si è impegnato, in sede di gara, ad ottenere una serie di significativi miglioramenti degli standard previsti dal capitolato di gara a vantaggio sia dei passeggeri, sia dei lavoratori, sia degli Enti Locali.

Per i passeggeri è infatti previsto un miglioramento della regolarità e puntualità dei mezzi, una maggior sicurezza, un miglioramento della tempestività nella fornitura di informazioni. Per il personale dipendente delle società attualmente concessionarie del servizio è assicurata la continuità del rapporto di lavoro, nei modi e nei termini previsti dalle leggi.

Con il ribasso offerto, circa l'1%, per gli anni 2005 e 2006 il servizio è garantito ad un costo analogo al 2003, nonostante un incremento di 170.000 chilometri. Gli Enti Locali, inoltre, si assicurano risparmi legati alla riduzione delle percorrenze a vuoto, ai costi di produzione di nuovi servizi ed all'aumento dei ricavi derivanti dall'incremento degli interventi mirati a ridurre il tasso di evasione.

Atcm ha invece ricevuto formale comunicazione dell'avvenuta aggiudicazione provvisoria della gara che l'Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale di Modena aveva indetto per selezionare il gestore del servizio di trasporto pubblico di persone nel bacino provinciale di Modena.

La procedura di gara era stata avviata nel novembre del 2003 e due erano stati i soggetti che si erano regolarmente prequalificati; solo Atcm però ha presentato l'offerta entro il termine previsto ed, essendo stata definita "economicamente più vantaggiosa", si è aggiudicata il servizio.

La provincia di Parma ha aggiudicato il servizio nel dicembre 2004 all'operatore *incumbent* TEP che ha vinto sulla cordata formata da Sita spa, APM Perugina e Tram Servizi di Rimini. La riduzione rispetto alla base d'asta è stata dello 0,5%, ma l'aggiudicatario si è impegnato altresì a potenziare il servizio offerto a costo zero per un ammontare pari a 40.000 km all'anno, a rinnovare il parco automezzi con l'acquisto di circa 60 nuovi mezzi in tre anni ed a migliorare la qualità del servizio in aggregato (uso di combustibili meno inquinanti, miglioramento dell'accessibilità dei disabili, miglioramento delle informazioni a bordo e a terra).

A parte Bologna, che per il momento ha congelato il bando già pronto, nelle altre Province dell'Emilia Romagna i termini per la presentazione delle domande di partecipazione alle aste per l'affidamento dei servizi di TPL sono scaduti.

Il bacino che ha avuto il più alto numero di richieste è quello di Piacenza, seguito da Parma e Ferrara.

Per l'aggiudicazione del trasporto pubblico locale riminese sono invece state presentate le offerte da parte di due realtà, il Consorzio Agt ed il Consorzio Orfeo.

La maggior parte delle aziende emiliane, oltre a concorrere per il proprio bacino di traffico, tenta di partecipare anche ad altre aste.

Nella città di Bologna, invece, è stato pubblicato solo il bando di prequalifica. Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione, dopo una serie di proroghe, è ora fissato per l'8 luglio 2005, mentre entro il 29 luglio verranno spediti gli inviti ai candidati prescelti per la presentazione delle offerte (si tratta infatti di un'asta a procedura ristretta).

8. La Regione Toscana

La Toscana ha recepito il dettato del D.lg. 422/97 con la Legge Regionale 31 luglio 1998, n. 42 dettando nuovi criteri di organizzazione dei servizi di TPL. Già nel 1998 in Toscana – prima regione in Italia - si è registrata la prima esperienza italiana di gare per l'assegnazione di dieci linee extraurbane¹. Il meccanismo proposto per l'assegnazione dei lotti, dato il numero piuttosto limitato, è stato un'asta competitiva in busta chiusa ad inviti. Dagli esiti finali della gara, risultavano ribassi del 30-40% della base d'asta e tra i selezionati solamente uno risultava essere un operatore *incumbent*, mentre tutti gli altri erano nuovi entranti, in particolare consorzi privati.

Le altre aziende, già concessionarie dei servizi in appalto, hanno però presentato ricorso al TAR della Regione Toscana chiedendone, ed ottenendone, l'annullamento.

Dopo l'annullamento della gara, la Regione Toscana ha rivisto sostanzialmente i criteri di selezione dei partecipanti e di aggiudicazione delle gare, definendo nuovi criteri di valutazione delle singole offerte tecniche ed economiche.

Nell'anno 2003 molte province hanno emesso i nuovi bandi e in molti casi si è già giunti all'aggiudicazione delle gare. Nella tabella 10 si riassume la situazione delle gare in Toscana.

¹ Per ulteriori informazioni si rimanda al precedente lavoro di Cambini (2003).

Tabella 10. Descrizione delle gare Regione Toscana. Fonte: ns. elaborazione su dati Perra (2005)²

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km min annue richieste | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Compensazione per vettura-km (Euro) | Durata (in anni) | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Incremento percorrenza offerto | Risultato |
|----------------------|--|---|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------|----------------|--------------------------------|--|
| Provincia di Livorno | Bacino 1 (urbano ed extraurbano) | 8.913.088 | 19.331.600 | 2,17 | 5 | Net cost | 0,01% | 1,5% | Aggiudicato a ATL (<i>incumbent</i>) |
| | Bacino 2 (urbano ed extraurbano) | 2.561.299 | 4.560.984 | 1,78 | 5 | Net cost | 0,0001% | 1,8% | Aggiudicato a ATM (<i>incumbent</i>) |
| Provincia di Siena | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 13.446.177 | 20.757.384 | 1,54 | 5 | n.d | 0% | 2,3% | Aggiudicato a Consorzio Siena Mobilità (Train, Lfi, Sita, Bybus, Rama) |
| Provincia di Firenze | Lotto 1, area metropolitana | 22.042.016 | 47.199.479 | 2,14 | 5 | n.d | 0% | 0,0% | Aggiudicata a Ataf + Linea |
| | Lotto 2, Mugello Val di Sieve | 4.919.683 | 6.470.000 | 1,31 | 5 | n.d | 0,003% | 6,7% | Aggiudicata a Sita + Florentia + Cap + Magherini + Sam |
| | Lotto 3, Chianti Valdarno | 4.748.481 | 6.125.000 | 1,29 | 5 | n.d | 0,0032% | 5,0% | Aggiudicata a Sita + Florentia + Cap + Ala + Alterini |
| Provincia di Firenze | Lotto unico per il circondario Empolese Valdelsa | 2.488.509+2.800 ore di servizio a domanda | 3.877.844 | 1,56 | 5 | n.d | 0,03% | 9,6% | Aggiudicata a Più Bus insieme a Lazzi, Sita, COPIT, Puccionibus, Renieri Bus |

Segue

² Perra L. (2005), "Le gare per il trasporto pubblico locale su gomma in Toscana", *Utility*, pg. 14 -17.

Segue Tabella 10

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km min annue richieste | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Compensazione per vettura-km (Euro) | Durata (in anni) | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Incremento percorrenza offerto | Risultato |
|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------|----------------|--------------------------------|---|
| Provincia di Pisa | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.902.172 | 20.050.562 | 2,02 | 5 | n.d | 0,03% | 0,5% | Aggiudicato a CPT (incumbent) |
| Provincia di Arezzo | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.498.732 | 15.136.289 | 1,60 | 5 | n.d | 0,0004% | 2,6% | Aggiudicata a ATI composta da LFI Arezzo, Sita Firenze, ATAM Arezzo, Lazzi, Florentia, Alasas, Baschetti Autoservizi, Autolinee Fabbri (<i>sospesa</i>) |
| Provincia di Lucca | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 11.867.471 | 19.016.235 | 1,67 | 5 | n.d | 0,0065% | 1,9% | Aggiudicata a Clap + Lazzi + Club |
| Provincia di Grosseto | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 9.272.434 | 12.410.988 | 1,34 | 5 | n.d | 0% | 9,8% | Offerta presentata da Rama + Train + Atm |
| Provincia di Prato | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 7.394.251 | 14.308.156 | 1,93 | 5 | <i>Net cost</i> | 0,001% | 1,0% | Aggiudicata a Cap |
| Provincia di Pistoia | Lotto unico (urbano ed extraurbano) | 8.552.976 | 14.183.000 | 1,66 | 4+1 | n.d | 0,01% | 1,1% | Aggiudicata ad ATI composta da Copit + Lazzi |
| Provincia di Massa Carrara | Lotto unico | 5.358.553 | 8.118.068 | 1,51 | 5 | n.d | 0,001% | 11,2% | Aggiudicata a CAT Spa di Carrara |

Come si può notare, le imprese che hanno partecipato e vinto le gare toscane per l'affidamento dei servizi di TPL corrispondono in gran parte alle aziende pubbliche che hanno da sempre gestito tali servizi, spesso in cordata con operatori privati.

La scarsità di risorse destinate al trasporto pubblico locale, i criteri di valutazione delle offerte, l'onere di accollarsi il personale dell'ex gestore, sono alcuni dei motivi che hanno disincentivato la partecipazione di nuovi operatori.

Tali gare allontanano così uno dei principali obiettivi: mettere in competizione offerte di operatori diversi per sviluppare il mercato. Una sola offerta è infatti stata presentata per i lotti di Livorno, Lucca, Pisa, Grosseto, Pistoia e Siena. Le offerte economiche, infatti, evidenziano ribassi di modesta assai entità. Nonostante ciò, le gare hanno portato gli operatori ad aumentare l'offerta di vetture km rendendo, a parità di spesa per gli enti locali, più convenienti il servizio di trasporto. Si riporta una valutazione di Perra (2005) sull'entità delle riduzioni effettive di costo tramite la gara unendo i ribassi economici con gli incrementi di offerta:

| Lotto di gara | <i>Arezzo</i> | <i>Firenze I</i> | <i>Firenze II</i> | <i>Firenze III</i> | <i>Firenze IV (Circ. Empoli)</i> | <i>Grosseto</i> | <i>Siena</i> | <i>Livorno I</i> | <i>Livorno II</i> | <i>Lucca</i> | <i>Massa</i> | <i>Pisa</i> | <i>Pistoia</i> | <i>Prato</i> |
|---------------------------------|---------------|------------------|-------------------|--------------------|----------------------------------|-----------------|--------------|------------------|-------------------|--------------|--------------|-------------|----------------|--------------|
| Riduz. Ec. Effettiva (%) | 2,6 | 0 | 6,6 | 5,0 | 11,5 | 8,9 | 2,3 | 2,5 | 1,8 | 2,5 | 10,2 | 3,4 | 2,1 | 1,1 |

A raggiungere per prima il traguardo delle gare è invece la Provincia di Firenze.

A seguire, anche la provincia di Lucca ha concluso le procedure di affidamento dei servizi.

Per ottenere l'appalto dell'intero trasporto pubblico in Lucchesia, Versilia e Garfagnana si è presentato un solo partecipante, il raggruppamento Clap, Lazzi, Club.

Tra i macro-obiettivi dell'appalto si possono citare la riorganizzazione del servizio, il miglioramento del parco autobus e degli impianti per il pubblico, il predisporre collegamenti più vicini alle esigenze degli utenti e la tutela dei rapporti di lavoro con il personale.

Sono state ultimate anche le procedure di gara per l'assegnazione del trasporto pubblico locale da parte della Provincia di Prato.

La gestione dei servizi è stata affidata all'azienda consortile Cap, partecipata per il 7% dall'azienda Fratelli Lazzi.

Lo svolgimento di tale gara ha profondamente cambiato il rapporto tra Enti Locali ed aziende che svolgono il servizio, dando grande importanza alla capacità progettuale delle imprese di trasporto.

Nel mese di novembre del 2004, anche la Provincia di Pistoia ha provveduto all'aggiudicazione del servizio di TPL. L'esercizio dei servizi urbani ed extraurbani è stato affidato all'Associazione temporanea di Imprese composta dall'azienda Copit e dall'azienda Fratelli Lazzi.

L'offerta prevede la sostituzione nel corso della durata del contratto di circa il 36% del parco mezzi, miglioramenti delle funzioni interne aziendali relative ai rapporti con gli Enti Locali, alla gestione dei titoli di viaggio, alla comunicazione ed all'informazione, alla manutenzione programmata dei veicoli, alla formazione del personale. Sono inoltre previsti investimenti in innovazione tecnologica.

Infine, anche Livorno e Massa Carrara hanno aggiudicato nel dicembre 2004 il servizio agli operatori preesistenti, mentre ad Arezzo la gara è stata sospesa per ricorso presentato dal Comune di Arezzo. Nei prossimi mesi si pronuncerà il TAR.

9. La Regione Marche

Il decreto legislativo numero 422 è stato recepito dalla Regione Marche con la Legge Regionale n.45/98, procedendo alla definizione del Piano Regionale del Trasporto pubblico locale.

La Regione, con tale legge n. 45 del 24 dicembre 1998 recante "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche", ha disciplinato l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti alla Regione ed agli Enti Locali, le modalità di trasferimento delle deleghe e delle risorse agli Enti Locali, i criteri per la definizione dei bacini di traffico e dei nodi di scambio, dei servizi minimi e dei contenuti dei contratti di servizio.

La legge prevede, agli artt. 10 e 11, tra le competenze della Regione, l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, anche attraverso articolazioni settoriali, ed in particolare la definizione del Piano Regionale del Trasporto pubblico locale, fissando diverse fasi operative: predisposizione del Piano Regionale del Trasporto pubblico locale,

predisposizione del Programma Triennale dei Servizi di TPL, individuazione dei servizi minimi, istituzione dell'Osservatorio permanente per la mobilità delle persone e delle merci.

Obiettivo perseguito dall'art. 20 è invece il superamento delle Associazioni temporanee di impresa, poiché non hanno come finalità il raggiungimento di una completa integrazione, mentre lo scopo è quello del raggiungimento di assetti efficienti sia della proprietà sia nell'erogazione dei servizi.

In generale gli obiettivi del settore nel triennio, da perseguire con la sostanziale collaborazione degli Enti Locali, possono essere così elencati:

- aumento degli utenti e degli introiti da traffico;
- miglioramento della qualità nei servizi;
- riduzione dei costi di esercizio;
- flessibilità dei metodi di produzione;
- estensione dell'attività delle aziende in altri campi della mobilità;

Nella seguente tabella 11 si può osservare la consistenza dei diversi bacini di traffico presenti in Regione.

Tabella 11. Descrizione dei bacini di traffico Regione Marche

| Aree di riferimento | Vetture-km richieste | Km extraurbano | Km urbano | Valore dell'affidamento (€) | Compenso extraurbano (€) | Compenso urbano (€) |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------|------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Ancona | 13.320.225 | 8.370.895 | 4.949.330 | 18.997.366 | 9.888.220 | 9.109.146 |
| Ascoli 1 | 3.076.484 | 3.067.742 | 8.742 | 3.570.163 | 3.555.539 | 14.624 |
| Ascoli 2 | 6.110.877 | 4.556.193 | 1.554.684 | 8.249.514 | 5.946.319 | 2.303.195 |
| Macerata 1 | 6.009.574 | 4.162.144 | 1.847.430 | 8.138.871 | 5.703.685 | 2.435.185 |
| Macerata 2 | 3.279.772 | 3.270.599 | 9.137 | 4.274.656 | 4.261.024 | 13.632 |
| Pesaro 1 | 6.557.839 | 4.378.724 | 2.179.115 | 8.534.455 | 5.728.624 | 2.805.830 |
| Pesaro 2 | 4.534.952 | 3.750.660 | 784.292 | 6.188.865 | 5.145.850 | 1.043.014 |

Nel mese di ottobre 2004, il Consiglio Regionale ha approvato all'unanimità la Legge Regionale n. 252, che modifica ed integra le modalità di riordino del trasporto regionale e locale già codificate con la legge n.45 del 1998. La Regione ha così recepito l'articolo 14 del decreto 269 del 2003, proprio quando in Senato è stato approvato il Ddl delega ambientale che sembra voler riportare tutto al decreto Burlando, D. Lgs. n.422/97.

La Regione Marche ha escluso l'utilizzo dell'affidamento diretto, oltre all'utilizzo delle gare per l'affidamento dei servizi di TPL, propendendo così per la terza opzione concessa dal decreto n. 269, cioè la presenza di società miste pubblico-private, con il socio privato scelto mediante procedura ad evidenza pubblica.

Sarà l'azienda pubblica a bandire la gara per la scelta del socio privato, o mettendo in palio una quota del proprio capitale oppure con un aumento del capitale stesso. Una volta inserito il partner nella nuova compagine societaria, alla nuova azienda verrà affidata per sei anni la gestione del servizio nell'intero bacino provinciale.

Nel frattempo, la Regione ha anche provveduto a prorogare i contratti di servizio in essere fino al giugno 2005.

10. La Regione Umbria

La Regione Umbria ha avviato la riforma del trasporto pubblico locale con la Legge Regionale n. 37 del 18 novembre 1998 e successive modificazioni quali la Legge Regionale n. 3 del 27 marzo 2002, in attuazione del Decreto Legislativo 422/97. Le Province di Perugia e Terni, dopo aver definito il proprio bando di gara, hanno provveduto all'avvio della procedura concorsuale. Mentre a Terni la gara si è conclusa con l'affidamento dei servizi di TPL alla locale ATC di Terni insieme a soggetti privati, nella provincia di Perugia la gara ha visto una sola offerta per il bacino perugino e nessuna offerta per quello spoletino (Tabella 12).

Tabella 12. Descrizione dei bandi di gara Regione Umbria

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km min annue richieste | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durata (anni) | Tipo di contratto | Risultato |
|----------------------|---|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------|---------------|-------------------|--|
| Provincia di Terni | Lotto unico (urbano, extraurbano ed interregionale) | 9.110.000 | 15.195.318 Euro | 1,67 Euro | 6 | <i>Net cost</i> | ATC & Partners Mobilità |
| Provincia di Perugia | Lotto 1 (urbano ed extraurbano) | 15.226.075 | 24.887.985 Euro | 1,63 Euro | 6 | <i>Net cost</i> | Lotto 1: 1 offerta Lotto 2: nessuna offerta |
| | Lotto 2 (urbano ed extraurbano) | 5.938.649 | 9.322.794 Euro | 1,57 Euro | | | |

Particolare il caso del secondo lotto della provincia di Perugia, in cui neppure l'operatore locale, Spoletina Trasporti, ha presentato un'offerta. Per evitare il commissariamento, la Regione ha provveduto a prorogare al 31 dicembre 2005 il termine di scadenza per l'espletamento della gara nel bacino di Spoleto.

11. La Regione Lazio

L'amministrazione comunale di Roma, prima ancora dell'emanazione della Legge Regionale n. 30/98, nello spirito della riforma aveva stipulato contratti di servizio con le sue ex Aziende Speciali, ponendo obiettivi di risanamento economico e di sviluppo qualitativo del trasporto pubblico ed istituendo un articolato sistema di controllo dei risultati di gestione, sia quantitativi/qualitativi che economici.

Il "modello romano" configura un sistema di gestione del TPL su più piani e con più soggetti.

Ad Atac S.p.A. è stato affidato il ruolo di Agenzia, con funzioni di pianificazione, programmazione e regolazione dei servizi di TPL, con competenze per la gestione del patrimonio, il monitoraggio della qualità del servizio, il marketing, la vendita dei titoli di viaggio e la gestione dei ricavi da traffico. Sono state inoltre ad essa affidate tutte le attività attinenti alla vigilanza, al controllo degli adempimenti per l'applicazione del Contratto

Nazionale di Lavoro ed al rispetto delle normative vigenti in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro.

A sua volta Atac stipula due distinti contratti di servizio con le società di produzione del servizio: Trambus S.p.A., con funzioni di gestione dei servizi autotramviari e di manutenzione del materiale rotabile e degli immobili ricevuti in uso da Atac, e Met.Ro. S.p.A. per i servizi di metropolitana e per la gestione delle tre ferrovie concesse, Roma-Lido di Ostia, Roma-Pantano e Roma-Viterbo. La società Met.Ro. è nata, insieme ad un'altra società, la Compagnia Trasporti Laziali, Co.Tra.L, dalla trasformazione del dissestato Cotral, venendosi ad occupare, la prima, di metropolitane, la seconda di autolinee.

I rapporti tra l'Atac e l'Amministrazione comunale di Roma sono regolati da un contratto di servizio annuale rinnovabile, che fissa gli indirizzi delle attività, ne quantifica il corrispettivo economico, tenendo anche conto dei volumi di ricavi da traffico provenienti dagli introiti tariffari, ottenuti dalla vendita dei titoli di viaggio dei quali la società è titolare.

È parte del modello romano anche la messa a gara negli anni passati delle linee periferiche e giubilarie.

A seguito dell'espletamento delle gare, il panorama complessivo della rete del trasporto pubblico della capitale vede quindi complessivamente quasi 23 milioni di vetture per chilometro all'anno gestiti da operatori diversi dall'*incumbent* contro i rimanenti 120 milioni di vetture per chilometro all'anno mantenuti all'affidamento diretto di Trambus.

Nella tabella 13 vengono descritte le caratteristiche delle gare effettuate nel comune di Roma, per l'affidamento di servizi aggiuntivi.

Tabella 13. Descrizione delle gare Bacino di Roma

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km annue assegnate | Valore annuo dell'affidamento (Euro) | Compensazione per vettura-km (Euro) | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---|--|--------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--|
| Comune di Roma | Lotto 1, servizi aggiuntivi | 8.000.000 | 17.040.000 | 2,13 | 3 anni | <i>Gross cost</i> con incentivi | 8,23% | Aggiudicata ad Ati: Sita, Atm Perugia, Arpa Chieti, Transdev |
| Comune di Roma | Lotto 2, servizi aggiuntivi | 7.500.000 | 13.050.000 | 1,74 | 3 anni | <i>Gross cost</i> con incentivi | 8,0% | Aggiudicata alla stessa Ati del lotto 1 |
| Roma Atac | Lotto 3 | 7.000.000 | 14.980.000 | 2,14 | 3 anni | <i>Gross cost</i> con incentivi | 25% | Aggiudicata ad Ati: Sita, Apm, Arpa, Transdev, Star e Cotri |

Nel giugno del 2004, il Comune di Roma ha deciso di abbandonare la strada della liberalizzazione, che aveva per prima imboccato nel 2000, e di aprire le porte all'affidamento *in house*, confermando la gestione del servizio per altri sette anni alle due aziende comunali, Trambus e Met.Ro.

Dopo essere stata la prima grande città a bandire le gare per linee aggiuntive di autobus, ben 24 milioni di vetture-km, la città di Roma, sempre per prima, vorrebbe utilizzare l'opzione *in house* per la gran parte del servizio, quasi 130 milioni di vetture-km l'anno tra bus e metropolitana.

Per i prossimi sette anni (ossia fino al 2011!) solo la quota già affidata al raggruppamento di imprese, pubbliche e private, guidato da Sita e Apm Perugia, che ha un costo significativamente più basso per i cittadini (2 Euro a vettura-km contro 3,73 Euro), resterà contendibile sul mercato, mentre la gestione dei bus, tram e metropolitane è stata affidata a Met.Ro. e Trambus.

L'affidamento *in house* avrebbe una serie di conseguenze sull'assetto attuale: a stipulare i contratti di servizio con Trambus e MetRo non sarebbe più, come negli ultimi anni, l'Atac, l'Agenzia per la mobilità, ma direttamente il Comune attraverso l'assessorato. Un altro possibile effetto potrebbe essere l'impossibilità per le imprese capitoline di gareggiare fuori dai confini del Comune. La convenzione stipulata nel dicembre 2004 stabilisce che i servizi erogati dalle due aziende debbano essere pari a 144,2 milioni di km/vetture l'anno, di cui 112,5 milioni per Trambus e 31,7 milioni per Met.Ro., con un incremento del servizio tale da raggiungere a 154,5 milioni di km/vettura nel 2011.

L'obiettivo dichiarato del riassetto del comparto è comunque il raggiungimento dell'equilibrio dei conti del trasporto locale romano.

Sempre nell'ambito del riassetto, Atac verrà unificata con Sta e saranno costituite due nuove società: Roma Metropolitane S.r.l. per l'affidamento e l'esecuzione dei lavori delle linee metropolitane, ed una S.p.A. per la manutenzione del parco treni, tram e mezzi elettrici.

12. La Regione Campania

La Regione Campania è caratterizzata da una dimensione dei servizi di trasporto pubblico locale pari a 158 milioni di vetture-km percorsi ogni anno, di cui il 51% di servizio extraurbano, il 49% di servizio urbano.

Mediante più di 4000 veicoli, vengono trasportati annualmente circa 45 milioni di passeggeri.

Riguardo lo stato di avanzamento della riforma del trasporto pubblico locale, l'unica gara ad essere stata bandita nella Regione Campania è relativa alla provincia di Napoli.

Tabella 14. Descrizione della gara Provincia di Napoli

| Soggetto appaltante | Area di riferimento | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------------|---|
| Provincia di Napoli | Lotto extraurbano | 2.490.642 | 4.952.789 Euro | 1,99 Euro | 6 anni | n.d | 0,0001% | Aggiudicata ad Ati: Ctp, Anm, Circumvesuviana |

Oltre a ciò, nel gennaio 2005 la Giunta napoletana ha approvato il bando per l'affidamento mediante gara di 8 linee del servizio di collegamento marittimo veloce denominato "Metrò del mare". L'affidamento avrà una durata di 3 anni.

13. La Regione Puglia

La Regione Puglia, attraverso l'approvazione della Legge Regionale n. 18/2002, aveva iniziato l'iter della riforma del trasporto pubblico locale.

Quasi contestualmente alla pubblicazione della legge erano stati approvati il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Triennale dei Servizi.

Il secondo passo nella direzione delle gare era avvenuto con l'approvazione, da parte della Giunta regionale, degli "schemi-tipo" per consentire agli Enti pubblici di predisporre la documentazione per la messa a gara del servizio di TPL.

Nella tabella 15 si possono osservare le principali caratteristiche dei servizi di trasporto pubblico in Puglia, ovvero i corrispettivi e le percorrenze che sarebbero stati posti a base di gara.

Tabella 15. I numeri del trasporto pubblico in Puglia

| Area di riferimento | Percorrenza mln/km | Corrispettivo a base di gara euro/km | Valore totale a base di gara mln/euro |
|----------------------------|---------------------------|---|--|
| Andria | 27,4 | 1,609 | 44,1 |
| Bari | 43,8 | 1,469 | 64,4 |
| Brindisi/Taranto | 23,2 | 1,613 | 37,4 |
| Foggia | 53,9 | 1,531 | 82,6 |
| Lecce | 36,2 | 1,462 | 52,6 |

La lunga serie di ricorsi da parte degli Enti Locali aveva convinto la Regione Puglia, negli ultimi mesi dell'anno 2003 e gli inizi del 2004, a sospendere le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico mediante gara.

La Regione aveva infatti sancito, mediante l'articolo 40 della manovra di bilancio, l'annullamento delle procedure poste in essere in applicazione della Legge Regionale n. 18 del 31 ottobre 2002 e spostato il "termine perentorio" di conclusione delle gare al 31 dicembre 2004.

Il provvedimento riguardava in particolare le gare bandite dalle Province, in quanto quelle di competenza della Regione erano già state sospese da un'ordinanza del TAR di Bari, in accoglimento di un ricorso della Provincia di Foggia contro la Delibera Regionale 248 dell'11 marzo 2003.

L'oggetto dei ricorsi era essenzialmente l'approvazione del Piano Triennale dei Servizi in mancanza dell'approvazione dei piani di bacino provinciali. I giudici amministrativi avevano così ulteriormente sospeso l'efficacia della delibera attuativa del Piano Regionale dei Trasporti nonché del Piano Triennale dei Servizi.

Un ulteriore ricorso era stato presentato al TAR di Bari, riguardante l'affidamento dei servizi nel capoluogo pugliese.

Lo stesso TAR di Bari, chiamato dall'Anav ad esaminare la delibera con cui l'amministrazione comunale aveva affidato per nove anni all'Amtab Servizio S.p.A. la gestione dei servizi di TPL nella città di Bari mediante affidamento diretto, aveva rinviato la questione alla Corte europea.

Il quesito formulato dai giudici pugliesi verteva sulla compatibilità con il diritto comunitario dei contenuti dell'articolo 14 del DL 269/2003, nella parte in cui non si pone alcun limite alla libertà di scelta dell'Amministrazione pubblica tra le diverse forme di affidamento del servizio pubblico.

Il TAR aveva analizzato i presupposti necessari affinché fosse percorribile il ricorso all'affidamento *in house*, requisiti che secondo il ricorso dell'Anav non erano stati rispettati.

Vi era poi un altro punto su cui l'ordinanza era particolarmente critica. A luglio dell'anno 2003, l'amministrazione comunale aveva bandito la gara per l'affidamento del servizio di TPL, salvo poi annullarla una volta approvato l'articolo 14: dopo l'affidamento diretto, il Comune di Bari aveva quindi bandito un'ulteriore gara per la ricerca del socio privato in Amtab.

Secondo i giudici amministrativi, la motivazione addotta dall'amministrazione, ovvero la valorizzazione, attraverso tale operazione, della società affidataria pubblica, sembrava corrispondere ad esigenze della società stessa e non del servizio.

Il quesito formulato alla Corte di Strasburgo nasceva quindi da questi rilievi, ma anche dalla considerazione che nell'attuale quadro normativo non è specificato in modo chiaro in quali condizioni sia lecito il ricorso all' *in house* ed in quali invece sia obbligatoria la gara d'appalto.

Nel mese di ottobre, la Regione Puglia è però ripartita verso la liberalizzazione, con l'intenzione di concludere i processi di affidamento dei servizi entro il termine previsto, il 31 dicembre 2004. Infatti, la Provincia di Foggia ha aggiudicato il servizio di trasporto provinciale a Cotrap (Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi), che era già aggiudicataria di tutti i servizi interurbani sia di competenza della Regione Puglia che di tutte le altre province pugliesi (Bari, Taranto, Brindisi e Lecce).

Tabella 16. Descrizione delle gare Regione Puglia

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durate dell'affidamento | Tipo di contratto | Ribassi d'asta | Risultato |
|-----------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------|----------------|------------------|
| Regione Puglia | 18.472.219 | 28.126.452 Euro | 1,52 Euro | n.d | n.d | - | Vinta dal Cotrap |
| Provincia di Bari | 4.918.652 | 7.532.642 Euro | 1,53 Euro | n.d | n.d | - | Vinta dal Cotrap |
| Provincia di Brindisi | 3.375.360 | 5.448.995 Euro | 1,62 Euro | n.d | n.d | n.d | Vinta dal Cotrap |
| Provincia di Foggia | 10.147.032 | 15.239.335 Euro | 1,50 Euro | n.d | n.d | - | Vinta dal Cotrap |
| Provincia di Lecce | 3.924.342 | 5.628.222 Euro | 1,43 Euro | n.d | n.d | - | Vinta dal Cotrap |
| Provincia di Taranto | 6.324.318 | 10.943.811 Euro | 1,56Euro | n.d | n.d | n.d | Vinta dal Cotrap |

Fonte: "Il Sole 24ORE, Trasporti"

14. La Regione Basilicata

La Regione Basilicata rappresenta un caso a parte nello scenario di ritardo accumulato dalle Regioni del Mezzogiorno per quanto concerne l'applicazione delle disposizioni di legge a livello nazionale.

Con una legge approvata dal Consiglio, la Regione Basilicata ha ribadito il suo consenso alle gare per la liberalizzazione del trasporto pubblico locale. Le aste per i servizi su gomma dovranno partire entro tre mesi dall'approvazione degli schemi di bando e capitolato, ed in ogni caso entro la fine del 2004, ed essere espletate entro la fine del 2005.

Gli atti preliminari per avviare le procedure di gara erano già stati predisposti secondo la vecchia legge. Dopo l'approvazione dei piani di bacino, infatti, la Regione aveva provveduto ad individuare i servizi minimi ed a predisporre gli schemi di bando, capitolato e contratto, atti attualmente rivisti in quanto la nuova legge abolisce la divisione in sub-bacini provinciali.

Ad andare a gara saranno quindi gli interi bacini di Potenza, di circa 19 milioni di km, e di Matera, circa 9 milioni di km, per i quali le imprese saranno necessariamente costrette a consorzarsi. La durata dei contratti sarà di nove anni, in coerenza con i tempi di ammortamento degli investimenti delle aziende affidatarie.

La precaria situazione a livello provinciale è stata parzialmente mitigata dall'affidamento *diretto* del servizio urbano da parte del Comune di Potenza alla Sti, società controllata al 60% dal Ctp di Napoli e per il restante 40% dalla Stm.

Il contratto in questione per la gestione del servizio di TPL prevede le caratteristiche descritte dalla tabella 17.

Tabella 17. Analisi dell'affidamento *diretto* Comune di Potenza

| Soggetto appaltante | Vetture-km annue affidate | Valore annuo dell'affidamento | Compensazione per vettura-km | Durata dell'affidamento | Tipo di contratto |
|----------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Comune di Potenza | 1.900.000 | 5.200.300 Euro | 2,737 Euro | 5 anni | <i>Net cost</i> |

15. La Regione Calabria

La riforma del trasporto pubblico locale in Calabria partirà dal primo gennaio 2006.

Il provvedimento modificherà l'impianto della Legge Regionale n. 23/1999, finora rimasta inapplicata, riordinando le competenze su base geografica: i Comuni avranno competenza sull'urbano, le Province sull'extraurbano mentre alla Regione rimarranno i servizi ferroviari.

16. La Regione Piemonte

La Legge Regionale n. 1 del 4 gennaio 2000, di attuazione del decreto Burlando, ha mutato l'assetto della programmazione e del finanziamento del trasporto pubblico locale in Piemonte.

Le principali finalità della legge sono la promozione dello sviluppo economico del territorio regionale, in particolare nelle aree montane e collinari, l'incentivazione del superamento degli assetti monopolistici, il raggiungimento di più elevati standard di qualità ambientale nonché un miglioramento dei livelli di efficacia e di efficienza dei servizi.

In ottemperanza a quanto stabilito dal D.Lgs. 422/97, la Legge Regionale 1/2000 prevede una netta divisione tra le funzioni di programmazione e di gestione del servizio.

Le funzioni di programmazione dei servizi minimi spettano a tre diversi modelli di governo: regionale, provinciale e comunale. È stata anche costituita, come previsto dalla Legge Regionale, un'Agenzia per la mobilità nell'area metropolitana torinese, tra la Regione e gli altri Enti Locali, che gestisce tutte le funzioni delegate o trasferite in materia di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti e relative all'ambito metropolitano, oltre a ricoprire il ruolo di ente appaltante nel caso di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL.

Oltre a modificare il quadro programmatico, la legge piemontese, al fine di assicurare la concorrenzialità nella gestione dei servizi, impone l'obbligo di affidare il servizio mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica, secondo le modalità previste dal Decreto Legislativo 158/1995.

L'articolo 11 stabilisce che gli enti contraenti gli accordi di programma stipulino i contratti di servizio con le aziende aggiudicatrici, a seguito dell'espletamento delle procedure concorsuali, i quali sono rivolti a definire i rapporti e gli obblighi intercorrenti tra l'amministrazione concedente ed il gestore del servizio.

La validità ed i contenuti minimi dei contratti di servizio, stipulati con durata di sei anni e con verifica triennale, sono regolati dall'articolo 10.

L'articolo 12 prevede che la politica tariffaria sia definita dalla Giunta regionale d'intesa con gli Enti Locali delegati; gli enti possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie con oneri a proprio carico.

L'articolo 13 istituisce un Osservatorio regionale della mobilità, con funzioni di monitoraggio e raccolta dati, con il compito di predisporre una Relazione annuale sull'andamento dei servizi.

L'articolo 21, comma 5, della L.R. 1/2000 prevede altresì che gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'art. 9, limitatamente alla stipulazione del primo contratto di servizio, relativo al periodo 1 gennaio 2001 – 31 dicembre 2002, possono utilizzare la

procedura negoziata di cui all'articolo 12 comma 2 del D. Lgs. 158/1995. Nel medesimo comma viene inoltre specificato che “al fine di favorire l'aggregazione tra le imprese operanti e di superare la piccola dimensione e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia ed efficienza economica, ove tutti i soggetti che esercitano, alla data del 31 dicembre 1999, i servizi compresi in ciascun ambito territoriale costituiscano una riunione di imprese nelle forme elencate dall'art. 23, comma 2, del D. Lgs. 158/1995, alla riunione di imprese sono in via prioritaria rivolti l'invito a presentare un'offerta e l'attivazione negoziale di cui all'art. 12, comma 2, lettera c), del D. Lgs. 158/1995”.

Lo scopo del ricorso alla procedura negoziata per il periodo transitorio è di introdurre la riforma in maniera graduale favorendo l'aggregazione delle imprese (che nella realtà italiana sono piuttosto frammentate) e superare gli assetti monopolistici. L'aggregazione delle imprese infatti è, nelle intenzioni della riforma, uno degli strumenti da adottare per il perseguimento di migliori livelli di efficienza, efficacia ed economicità nella produzione dei servizi di TPL.

Nel mese di luglio dell'anno 2004 la Legge Regionale è stata in parte modificata dalla L.R. 17/2004, prevedendo ulteriori adeguamenti alle norme nazionali.

La Regione Piemonte è caratterizzata da un totale di vetture-km percorse ogni anno superiore ai 120 milioni. Nonostante il rilevante bacino e le dimensioni dell'area da servire, attualmente però non si hanno notizie importanti sullo stato di avanzamento delle gare.

A Torino sono previsti tempi più lunghi per la liberalizzazione del servizio di TPL nella città di Torino e provincia, dove gli attuali affidamenti sono stati prorogati fino alla fine del 2004.

I vertici di GTT avvertono che sarebbe un azzardo mettere a gara i servizi in una città senza un piano di intermodalità definito. Una proposta potrebbe essere prorogare il periodo di affidamento temporaneo fino al 2007-2008, quando i cantieri della metropolitana saranno terminati. Allo stesso modo anche Alessandria, Asti e Casale hanno esteso l'affidamento diretto approfittando del non chiaro quadro normativo.

La Provincia di Cuneo, invece, ha scelto di utilizzare la prequalifica per la messa a gara del bacino provinciale, istituendo un proprio sistema di qualificazione sulla base del quale costituire l'elenco in cui verranno inseriti, a domanda, i nominativi delle imprese, dotate

dei requisiti giuridici, economico-finanziari e tecnici, interessate all'affidamento del servizio di TPL di persone su gomma nel Bacino provinciale di Cuneo (servizio extraurbano della Provincia di Cuneo; servizio nelle Conurbazioni di Alba e Bra; servizio urbano dei Comuni di Fossano, Mondovì, Saluzzo, Savigliano nonché servizio nelle aree a domanda debole delle Comunità montane Valli Bormida - Uzzone, Valli Mongia - Cevetta -Langa Cebana, Alta Langa, Valle Stura, Valli Monregalesi).

La Conurbazione di Cuneo, come analizzato nel dettaglio nel paragrafo seguente, si può invece considerare come unico caso concluso, a livello regionale, di affidamento del servizio di TPL mediante procedura concorsuale.

16.1. La gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo

Nei primi mesi dell'anno 2004, il Comune di Cuneo, in qualità di Ente affidante, ha bandito una gara di licitazione privata per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo.

Oggetto dell'appalto è il servizio di TPL così come individuato dal Programma Triennale dei servizi, approvato. Il servizio oggetto della gara è determinato in vett/km annue pari a 2.748.065. L'importo a base d'asta è fissato complessivamente, per la durata del contratto, in Euro 23.645.945,40. L'importo annuo è di Euro 3.940.990,90. I corrispettivi di cui al precedente punto sono soggetti alla disciplina sull'imposta del valore aggiunto (I.V.A.). Le entrate tariffarie spettano integralmente all'Affidatario, trattandosi così di un contratto del tipo *net cost*.

L'affidamento del servizio è previsto di durata di anni 6 a decorrere dal 1 settembre 2004.

Ciascun concorrente deve presentare un progetto di organizzazione dei servizi. Tale progetto, comprensivo della totalità delle vetture-km messe a gara che il concorrente intende assumere come obbligo di trasporto, deve indicare tutti gli elementi individuati nel programma di esercizio definito nel Programma Triennale dei servizi.

L'azienda deve presentare anche il piano di rinnovo del parco, cioè illustrare nel dettaglio il programma di rinnovo del parco mezzi che intende effettuare nel corso di vigenza contrattuale. Particolare attenzione deve essere posta nell'illustrare gli interventi che verranno realizzati al fine di migliorare il comfort dell'utenza (accessibilità,

climatizzazione, età dei veicoli, ...) e la qualità ambientale (alimentazione a gas, utilizzo di carburanti alternativi, motori evoluti (Euro 3 o 4).

L'Affidatario deve inoltre essere proprietario o comunque avere la disponibilità di veicoli in numero e tipo sufficienti a garantire l'effettuazione del servizio. Il numero minimo dei veicoli da adibire al servizio è determinato dal quoziente, arrotondato all'unità superiore, che si ottiene dividendo la percorrenza complessiva annua per il coefficiente 45.000; inoltre, l'età media degli autobus non deve superare i 10 anni.

L'Affidatario è obbligato a possedere e mantenere, per tutta la durata del contratto, la certificazione del proprio sistema qualità secondo quanto previsto dalle norme UNI EN ISO 9001, Edizione 2000.

In materia del personale, l'Affidatario, nel caso di subentro totale o parziale a precedenti Affidatari, ha l'obbligo di assumere il personale in servizio presso l'impresa cessante da almeno dodici mesi prima della data del bando e con le qualifiche possedute alla stessa data, secondo quanto disciplinato dall'art. 26 del Regio Decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Allo scopo di conseguire benefici economici e gestionali, l'affidatario può subaffidare a terzi vettori, previa autorizzazione dell'Ente Affidante, servizi nel limite massimo del 12% riferito alla percorrenza annua dei servizi affidati, anche concedendo in locazione, comodato o usufrutto, secondo le norme vigenti, impianti ed automezzi necessari per l'esercizio di tutti o parte dei servizi subaffidati.

Passando alla fase conclusiva, la valutazione delle offerte è prevista secondo il criterio di cui all'art. 24, comma 1, lett. b) del Decreto Legislativo 17 marzo 1995, n. 158, in altre parole, mediante procedura ristretta, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

La valutazione avviene secondo la seguente suddivisione percentuale del punteggio: a) elemento prezzo: 30%; b) elementi tecnici-qualitativi: 70%.

Attraverso la seguente tabella si possono visualizzare, sinteticamente, i principali dati relativi alla gara bandita per la Conurbazione di Cuneo.

Tabella 18. Analisi del bando di gara per la Conurbazione di Cuneo

| | | | |
|--|--|---|---------------------------------------|
| Ente appaltante | Comune di Cuneo | | |
| Natura dell'appalto e categoria del servizio | Servizi di TPL, categoria 2; individuati dal Programma Triennale dei Servizi | | |
| Importo a base d'asta | Totali: 23.645.945 Euro | Importo annuo: 3.940.990 Euro (+ IVA) | Compenso per vettura-km: 1,43 Euro |
| Vetture-km affidate | 2.748.065 vetture-km annue | | |
| Tipo di contratto | <i>Net cost</i> | | |
| Durata dell'appalto | La durata del servizio è di anni 6, decorrenti dal 1 gennaio 2005 al 31 dicembre 2010 | | |
| Criterio di aggiudicazione | Il servizio sarà aggiudicato, previo esame da parte di apposita commissione, con affidamento a favore dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in base ai seguenti elementi di valutazione: elemento prezzo: punti 30 elementi tecnici qualitativi: punti 70 | | |
| Subaffidamento dei servizi | È consentito nel limite massimo del 12% della percorrenza annua | | |
| Garanzie | È richiesto un versamento cauzionale provvisorio pari all'1% dell'importo a base di gara annuo, pari quindi ad Euro 39.409 | | |

Originariamente erano quattro le aziende ad aver manifestato interesse per la gara per l'affidamento dei servizi di TPL della Conurbazione di Cuneo.

Solamente due però sono state ammesse alla presentazione dell'offerta: il Consorzio Granda Bus ed il Consorzio Opere Generali di Roma, quest'ultimo escluso prima dell'apertura delle offerte per incompletezza della documentazione fornita.

Nel mese di settembre è così stato aggiudicato l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale della Conurbazione di Cuneo da parte del Consorzio Granda Bus, che presentato un'offerta più bassa dello 0,10% rispetto alla base d'asta prevista.

Il sopracitato consorzio, costituitosi il 24 maggio dell'anno 2004, raccoglie nel suo ambito la quasi totalità delle Aziende operanti nel settore del TPL della Provincia di Cuneo, concretizzando le esperienze di gestione collettiva del servizio iniziate nell'anno 2001 con le Associazioni Temporanee di Imprese costituite per la gestione del trasporto pubblico interurbano provinciale e dei servizi della Conurbazione di Cuneo.

Fanno complessivamente parte del Consorzio le sotto elencate Aziende: ATI Trasporti Interurbani Spa, GTT Gruppo Torinese Trasporti, STP Srl, Nuova Benese Srl, ACTS Linea Spa, Nuova SAAR Srl, Allasia Sas, Gunetto Autolinee Srl, SAV Srl, Putetto Sas, Autolinee Valle Pesio Srl, Autolinee F.lli Fogliati Srl, Trasporti Monregalesi Spa, Gelosobus Srl, Nuova Beccaria Snc, SAC Srl, SEAG Srl, Chiesa Srl, AMC Canuto Spa.

17. Analisi comparative

In questo paragrafo vengono analizzate e confrontate tra loro, mediante opportune rappresentazioni grafiche, alcune importanti caratteristiche delle gare svolte nel territorio italiano.

Nelle tabelle 18 e 19 vengono riassunti i principali dati, già analizzati dettagliatamente nelle pagine precedenti, relativi alle dimensioni delle gare indette in ciascuna Regione.

Le successive tabelle, invece, permettono di raffrontare alcuni risultati di carattere dimensionale ed economico; avvalendosi infatti di alcune rappresentazioni grafiche, si possono facilmente confrontare i valori delle compensazioni erogate in ciascuna Regione.

Tabella 18. Sintesi quantitativa dei servizi di TPL messi a gara

| REGIONE | TIPOLOGIA DI RIPARTIZIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VETTURE-KM ANNUE AFFIDATE |
|-----------------------|---|-----------------------------|----------------------------------|
| VALLE D’AOSTA | Regione suddivisa in 6 bacini | Regione | 6.545.500 (6 bacini) |
| LIGURIA | Province, eventualmente suddivise in bacini | Provincia di La Spezia | 9.000.000 |
| | | Provincia di Savona | 8.090.317 (2 bacini) |
| | | Provincia di Imperia | 6.872.385 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | Regione suddivisa in 4 bacini | Regione | 41.596.000 (4 bacini) |
| LOMBARDIA | Province e comuni, eventualmente suddivisi in lotti | Comune di Sondrio | 146.200 |
| | | Provincia di Sondrio | 3.342.813 (3 lotti) |
| | | Comune e Provincia di Lecco | 5.472.208 |
| | | Comune di Cremona | 1.391.891 |
| | | Provincia di Cremona | 8.597.158 (2 lotti) |
| | | Comune di Bergamo | 7.017.725 |
| | | Provincia di Bergamo | 15.866.722 (3 lotti) |
| | | Comune di Mantova | 1.946.646 |
| | | Provincia di Mantova | 5.014.147 |
| | | Comune di Como | 2.748.123 |
| | | Provincia di Como | 10.500.000 |
| | | Comune di Brescia | 9.020.000 |
| | | Provincia di Brescia | 16.752.923 (2 lotti) |
| | | Provincia di Brescia | 3.828.271 (3° lotto) |
| | | Comune di Pavia | 3.024.900 |
| Provincia di Pavia | 10.460.000 (3 lotti) | | |
| Comune di Crema | 281.078 | | |
| Comune di Varese | 2.770.230 | | |

| REGIONE | TIPOLOGIA DI RIPARTIZIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VETTURE-KM ANNUE AFFIDATE |
|----------------|--|----------------------------|----------------------------------|
| LOMBARDIA | | Provincia di Lodi | 7.142.863 |
| | | Provincia di Milano | 31.340.392 (6 lotti) |
| VENETO | Comuni | Comune di Vicenza | 252.000 |
| TOSCANA | Province, eventualmente suddivise in lotti | Livorno | 11.474.387 (2 lotti) |
| | | Siena | 13.446.177 |
| | | Firenze | 34.198.689 (4 lotti) |
| | | Pisa | 9.902.172 |
| | | Arezzo | 9.498.732 |
| | | Lucca | 11.867.471 |
| | | Grosseto | 9.272.434 |
| | | Prato | 7.394.251 |
| | | Pistoia | 8.552.976 |
| | | Massa Carrara | 5.358.553 |
| EMILIA ROMAGNA | Province, mediante Agenzie per la mobilità | Ferrara | 9.099.309 |
| | | Modena | 12.520.000 |
| | | Parma | 12.767.058 |
| | | Piacenza | 8.345.600 |
| | | Rimini | 8.063.414 |
| | | Reggio Emilia | 9.057.633 |
| | | Forlì-Cesena | 9.143.543 |
| | | Ravenna | 6.460.000 |
| UMBRIA | Province, eventualmente suddivise in lotti | Provincia di Terni | 9.110.000 |
| | | Provincia di Perugia | 21.164.724 (2 lotti) |
| CAMPANIA | Provincia | Provincia di Napoli | 2.490.642 |
| LAZIO | Lotti | Roma, servizi aggiuntivi | 8.000.000 |
| | | | 7.500.000 |

| REGIONE | TIPOLOGIA DI RIPARTIZIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VETTURE-KM ANNUE AFFIDATE |
|------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------------|
| LAZIO (continua) | | | 7.000.000 |
| PUGLIA | Regione e Province | Regione Puglia | 18.472.219 |
| | | Provincia di Bari | 4.918.652 |
| | | Provincia di Brindisi | 3.375.360 |
| | | Provincia di Foggia | 10.147.032 |
| | | Provincia di Lecce | 3.924.342 |
| | | Provincia di Taranto | 6.324.318 |
| BASILICATA | Comune | Comune di Potenza | 1.900.000 |

Tabella 19. Analisi delle risorse

| REGIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VALORE ANNUO DELL’AFFIDAMENTO (Euro) | COMPENSAZIONE PER VETTURA-KM (Euro) |
|-----------------------|-----------------------------|---|--|
| VALLE D’AOSTA | Regione | 12.109.175 (6 bacini) | 1,85 |
| LIGURIA | Provincia di La Spezia | 14.668.600 | 1,63 |
| | Provincia di Savona | 13.817.203 (2 bacini) | 1,7 |
| | Provincia di Imperia | 13.611.000 | 1,99 |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | Regione | 83.010.000 (4 bacini) | 1,99 |
| LOMBARDIA | Comune di Sondrio | 354.000 | 2,50 |
| | Provincia di Sondrio | 5.199.972 | 1,55 |
| | Comune e Provincia di Lecco | 7.761.909 | 1,42 |
| | Comune di Cremona | 2.285.715 | 1,64 |
| | Provincia di Cremona | 11.592.299 (2 lotti) | 1,35 |
| | Comune di Bergamo | 12.340.000 | 1,76 |
| | Provincia di Bergamo | 22.361.663 (3 lotti) | 1,41 |

| REGIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VALORE ANNUO DELL’AFFIDAMENTO (Euro) | COMPENSAZIONE PER VETTURA-KM (Euro) |
|----------------|----------------------------|---|--|
| LOMBARDIA | Comune di Mantova | 3.017.301 | 1,55 |
| | Provincia di Mantova | 6.926.441 | 1,38 |
| | Comune di Como | 4.914.877 | 1,79 |
| | Provincia di Como | 16.638.355 | 1,58 |
| | Comune di Brescia | 18.220.400 | 2,02 |
| | Provincia di Brescia | 34.880.341 (3 bacini) | 1,7 |
| | Comune di Pavia | 5.820.000 | 1,92 |
| | Provincia di Pavia | 12.153.154 (3 lotti) | 1,16 |
| | Comune di Crema | 724.000 | 2,60 |
| | Comune di Varese | 3.974.939 | 1,4 |
| | Provincia di Lodi | 9.166.199 | 1,28 |
| | Provincia di Milano | 48.943.387 | 1,56 |
| VENETO | Comune di Vicenza | 375.000 | 1,49 |
| TOSCANA | Provincia di Livorno | 23.892.584 (2 lotti) | 2,08 |
| | Provincia di Siena | 20.757.384 | 1,54 |
| | Provincia di Firenze | 63.672.323 (4 lotti) | 1,86 |
| | Provincia di Pisa | 20.050.562 | 2,02 |
| | Provincia di Arezzo | 15.136.289 | 1,59 |
| | Provincia di Lucca | 19.016.235 | 1,60 |
| | Provincia di Grosseto | 12.410.988 | 1,34 |
| | Provincia di Prato | 14.308.156 | 1,94 |
| | Provincia di Pistoia | 14.183.000 | 1,66 |
| | Provincia di Massa Carrara | 8.118.068 | 1,51 |
| EMILIA ROMAGNA | Provincia di Ferrara | 19.790.000 | 2,17 |
| | Provincia di Modena | 21.000.000 | 1,68 |
| | Provincia di Parma | 24.200.181 | 1,90 |

| REGIONE | AREA DI RIFERIMENTO | VALORE ANNUO DELL’AFFIDAMENTO (Euro) | COMPENSAZIONE PER VETTURA-KM (Euro) |
|-------------------|----------------------------|---|--|
| EMILIA ROMAGNA | Provincia di Piacenza | 17.782.699 | 2,13 |
| | Provincia di Rimini | 20.262.000 | 2,50 |
| | Provincia di Reggio Emilia | 18.102.099 | 2,00 |
| | Provincia di Ravenna | 11.200.468 | 1,73 |
| | Provincia di Forlì-Cesena | 14.907.710 | 1,63 |
| | Provincia di Bologna | 73.106.550 | 2,00 |
| UMBRIA | Provincia di Terni | 15.195.318 | 1,67 |
| | Provincia di Perugia | 34.210.779 | 1,62 |
| CAMPANIA | Provincia di Napoli | 4.952.789 | 1,99 |
| LAZIO | Comune di Roma | 45.070.000 | 1,96 |
| PUGLIA | Regione Puglia | 28.126.452 | 1,52 |
| | Provincia di Bari | 7.532.642 | 1,53 |
| | Provincia di Brindisi | 5.448.995 | 1,62 |
| | Provincia di Foggia | 15.239.335 | 1,50 |
| | Provincia di Lecce | 5.628.222 | 1,43 |
| | Provincia di Taranto | 10.943.811 | 1,56 |
| BASILICATA | Comune di Potenza | 5.200.300 | 2,74 |

Tabella 20. Analisi quantitative dei servizi di TPL

| REGIONE | VETTURE- KM DI TPL PRESENTI IN REGIONE | VETTURE- KM DI TPL MESSE A GARA | % | VETTURE- KM DI TPL AFFIDATE TRAMITE GARA | % rispetto alle vetture-km presenti in regione | % rispetto alla vetture- km messa a gara |
|-----------------------------|---|--|----------|---|---|---|
| VALLE D'AOSTA | 6.545.500 | 6.545.500 | 100% | 6.545.500 | 100% | 100% |
| LIGURIA | 69.000.000 | 53.962.700 | 78% | 14.962.700 | 22% | 28% |
| LOMBARDIA | 275.379.176 | 145.884.290 | 53% | 139.307.896 | 50% | 95% |
| VENETO | 131.549.005 | 252.000 | 0,19% | - | - | - |
| FRIULI VENEZIA GIULIA | 41.596.000 | 41.596.000 | 100% | 41.596.000 | 100% | 100% |
| EMILIA ROMAGNA | 108.000.000 | 112.006.557 | 103% | 37.181.176 | 34% | 33% |
| TOSCANA | 117.000.000 | 120.965.842 | 103% | 120.965.842 | 100% | 100% |
| UMBRIA | n.d | 30.274.724 | n.d | - | - | - |
| MARCHE | 51.800.000 | 43.000.000 | 83% | - | - | - |
| LAZIO | | 22.500.000 | | 22.500.000 | | 100% |
| CAMPANIA | 158.000.000 | 2.490.642 | 1,57% | 2.490.642 | 1,58% | 100% |
| PUGLIA | n.d | 33.072.549 | n.d | 9.681.678 | n.d | 29% |
| BASILICATA | n.d | 28.000.000 | n.d | 1.900.000 | n.d | 6,79% |
| SICILIA | 124.576.350 | - | - | - | - | - |

Tabella 21. Suddivisione in rete urbana ed in rete extraurbana dei km messi a gara, con i relativi compensi.

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| VALLE D'AOSTA | | | | |
| Fondo Valle, linea Aosta-Caselle | - | 1.022.000 | - | 1,36 |
| Alta Valle | - | 1.100.000 | - | 1,85 |
| Centro Valle | - | 1.080.000 | - | 2,03 |
| Aosta e cintura | 1.600.000 | - | 2,16 | - |
| Bassa Valle | - | 1.160.000 | - | 1,83 |
| Media Valle | - | 575.000 | - | 1,54 |
| LIGURIA | | | | |
| Provincia di La Spezia | 9.000.000 | | 1,93 | 1,54 |
| Provincia di Savona S | 5.810.975 | | 1,76 | 1,55 |
| Provincia di Savona A | 2.279.342 | | 1,89 | |
| Provincia di Imperia | 6.872.385 | | 1,99 | |
| LOMBARDIA | | | | |
| Comune di Sondrio | 146.200 | - | 2,42 | - |
| Provincia di Sondrio 1 | 417.725 | 550.000 | 1,64 | |
| Provincia di Sondrio 2 | 556.078 | 700.000 | 1,53 | |
| Provincia di Sondrio3 | 484.010 | 620.000 | 1,51 | |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| Comune di Lecco | 2.226.884 | - | 1,44 | - |
| Provincia di Lecco | - | 3.245.019 | - | 1,40 |
| Comune di Mantova | 1.946.646 | - | 1,55 | - |
| Provincia di Mantova | - | 5.014.147 | - | 1,38 |
| Comune di Cremona | 1.336.215 | 55.676 | 1,64 | |
| Provincia di Cremona 1 | - | 4.071.830 | - | 1,36 |
| Provincia di Cremona 2 | - | 4.525.328 | - | 1,32 |
| Comune di Bergamo | 7.017.725 | - | 1,76 | - |
| Provincia di Bergamo 1 | - | 4.293.096 | - | 1,44 |
| Provincia di Bergamo 2 | - | 4.742.630 | - | 1,31 |
| Provincia di Bergamo 3 | - | 683.996 | - | 1,40 |
| Comune di Brescia | 6.592.000 | 1.648.000 | 2,02 | |
| Comune di Como | 2.748.123 | - | 1,79 | - |
| Provincia di Como | - | 10.500.000 | - | 1,58 |
| Provincia di Brescia 1 | - | 7.701.145 | - | 1,29 |
| Provincia di Brescia 2 | - | 9.051.778 | - | 1,42 |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| Provincia di Brescia 3 | - | 2.824.122 | - | n.d |
| Comune di Pavia | 3.024.900 | - | 1,92 | - |
| Provincia di Pavia 1 | - | 3.770.000 | - | n.d |
| Provincia di Pavia 2 | - | 3.560.000 | - | n.d |
| Provincia di Pavia 3 | - | 3.130.000 | - | n.d |
| Comune di Crema | 281.078 | - | 2,60 | - |
| Comune di Varese | 2.770.230 | - | 1,43 | - |
| Provincia di Lodi | 7.142.863 | | 1,28 | |
| Provincia di Milano 1 | 3.779.598 | | 1,52 | |
| Provincia di Milano 2 | 6.633.328 | | 1,90 | |
| Provincia di Milano 3 | 7.060.481 | | 1,43 | |
| Provincia di Milano 4 | 4.064.355 | | 1,47 | |
| Provincia di Milano 5 | 3.370.755 | | 1,49 | |
| Provincia di Milano 6 | 6.432.875 | | 1,48 | |
| VENETO | | | | |
| Comune di Vicenza | 252.000 | - | 1,50 | - |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|--------------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| FRIULI VENEZIA GIULIA | | | | |
| Unità di Gestione di Gorizia | 5.454.000 | | 1,94 | |
| Unità di Gestione di Pordenone | 7.467.000 | | 1,74 | |
| Unità di Gestione di Udine | 15.903.000 | | 1,72 | |
| Unità di Gestione di Trieste | 12.772.000 | | 2,50 | |
| EMILIA ROMAGNA | | | | |
| Provincia di Ferrara | 2.448.882 | 6.650.427 | 2,17 | |
| Provincia di Modena | 12.520.000 | | 1,68 | |
| Provincia di Parma | 5.490.765 | 7.276.293 | 1,90 | |
| Provincia di Piacenza | 8.345.600 | | 2,13 | |
| Provincia di Rimini | 6.347.688 | 1.715.726 | 2,50 | |
| Provincia di Reggio Emilia | 9.057.633 | | 2,00 | |
| Provincia di Forlì-Cesena | 9.143.543 | | 1,63 | |
| Provincia di Ravenna | 3.125.500 | 3.334.500 | 2,02 | 1,47 |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| Provincia di Bologna | 36.550.000 | | 2,00 | |
| TOSCANA | | | | |
| Provincia di Livorno 1 | 8.913.088 | | 2,17 | |
| Provincia di Livorno 2 | 2.561.299 | | 1,78 | |
| Provincia di Siena | 13.446.177 | | 1,54 | |
| Provincia di Firenze 1 | 22.042.016 | - | 2,14 | - |
| Provincia di Firenze 2 | - | 4.919.683 | - | 1,31 |
| Provincia di Firenze 3 | - | 4.748.481 | - | 1,29 |
| Circondario Empolese-Valdelsa | - | 2.488.509 | - | 1,56 |
| Provincia di Pisa | 9.902.172 | | 2,02 | |
| Provincia di Arezzo | 9.498.732 | | 1,60 | |
| Provincia di Grosseto | 9.272.434 | | 1,34 | |
| Provincia di Lucca | 11.867.471 | | 1,67 | |
| Provincia di Prato | 7.394.251 | | 1,93 | |
| Provincia di Pistoia | 8.552.976 | | 1,66 | |
| Provincia di Massa Carrara | 5.358.553 | | 1,51 | |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| UMBRIA | | | | |
| Provincia di Terni | 9.110.000 | | 1,67 | |
| Provincia di Perugia 1 | 15.226.075 | | 1,63 | |
| Provincia di Perugia 2 | 5.938.649 | | 1,57 | |
| LAZIO | | | | |
| Comune di Roma 1 | 8.000.000 | - | 2,13 | - |
| Comune di Roma 2 | 7.500.000 | - | 1,74 | - |
| Comune di Roma 3 | 7.000.000 | - | 2,14 | - |
| CAMPANIA | | | | |
| Provincia di Napoli | - | 2.490.642 | - | 1,99 |
| PUGLIA | | | | |
| Regione Puglia | - | 18.472.219 | - | 1,52 |
| Provincia di Bari | 4.918.652 | | 1,52 | |
| Provincia di Brindisi | 3.375.360 | | 1,53 | |
| Provincia di Foggia | 10.147.032 | | 1,50 | |
| Provincia di Lecce | 3.924.342 | | 1,43 | |
| Provincia di Taranto | 6.324.318 | | 1,56 | |

| | Km di rete urbana | Km di rete extraurbana | Euro-km per le rete urbana | Euro-km per la rete extraurbana |
|-------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--|
| BASILICATA | | | | |
| Comune di Potenza | 1.900.000 | - | 2,37 | - |

Nelle seguenti rappresentazioni grafiche si possono osservare le compensazioni medie corrisposte da ciascuna Regione per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale mediante procedura concorsuale.

Nella figura 1, a differenza della figura 2, è presente la Regione Basilicata, il cui valore di compensazione media corrisposta, pari ad Euro 2,74, differisce notevolmente dai restanti valori in quanto risultato di un affidamento diretto, relativo al Comune di Potenza.

È necessario inoltre sottolineare che tali valori sono calcolati come media semplice ed indipendentemente dalla tipologia di servizio offerto.

Figura 1. Compensazioni medie per vettura-km (urbano + extraurbano)

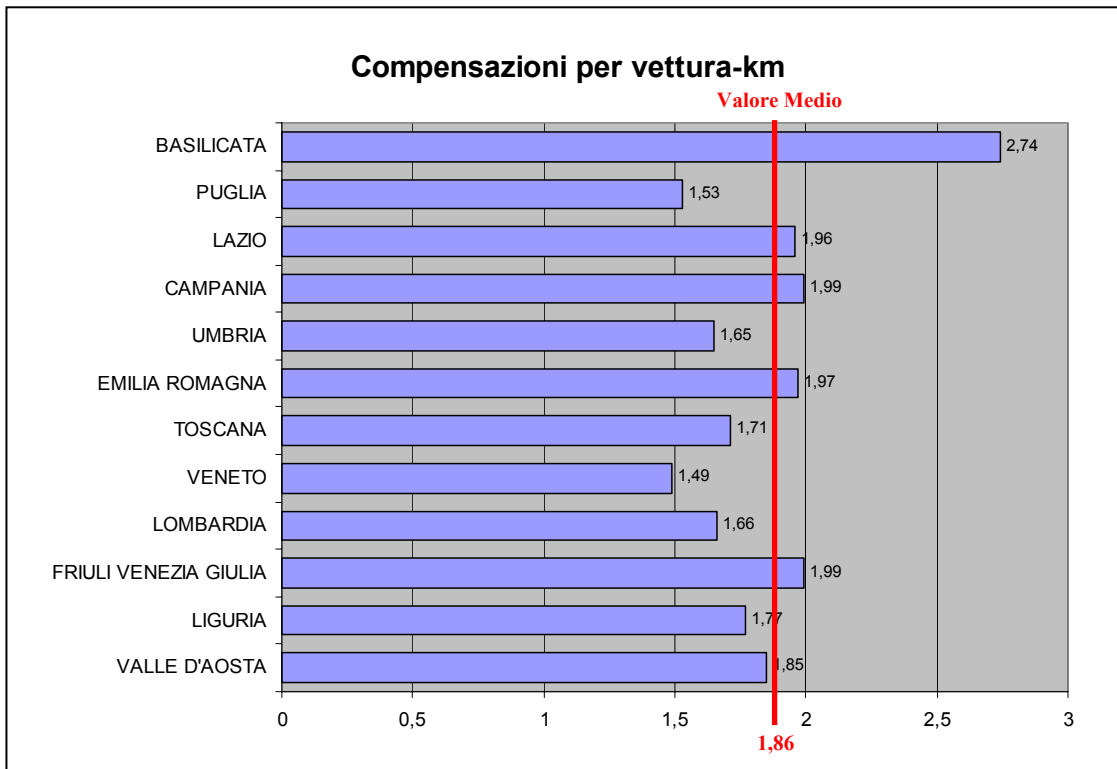
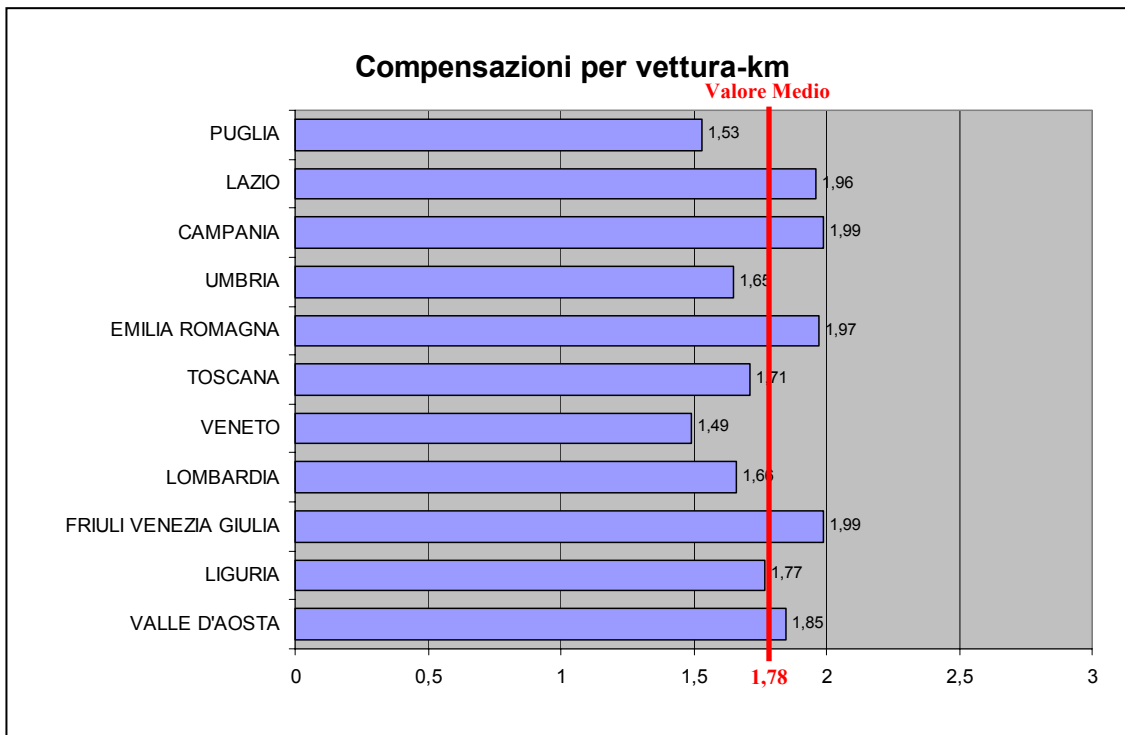


Figura 2. Compensazioni medie per vettura-km (urbano + extraurbano)



Nelle successive rappresentazioni grafiche si descrivono i valori delle compensazioni per vettura-km relativi a ciascuna gara svolta nelle singole Regioni.

Per la Regione Lombardia viene effettuata una suddivisione tra i bandi emessi dai Comuni ed i bandi emessi dalle Province. Tale ripartizione si avvicina molto, anche se non corrisponde esattamente, ad una suddivisione per tipologia di servizio, urbano ed extraurbano, avvalorata anche dai valori medi delle compensazioni: Euro 1,91 per i chilometri di servizio urbano, Euro 1,44 per i chilometri di servizio extraurbano.

Una tale suddivisione non può essere effettuata per le Regioni Liguria, Toscana ed Emilia Romagna per incompletezza dei dati disponibili.

L'unica osservazione che può essere effettuata in merito a tali Regioni è la differenza tra il valore medio riportato dalla Liguria e dalla Toscana rispetto al valore medio della compensazione corrisposta in Emilia Romagna, quest'ultima notevolmente maggiore.

Figura 3. Compensazioni per vettura-km in Lombardia

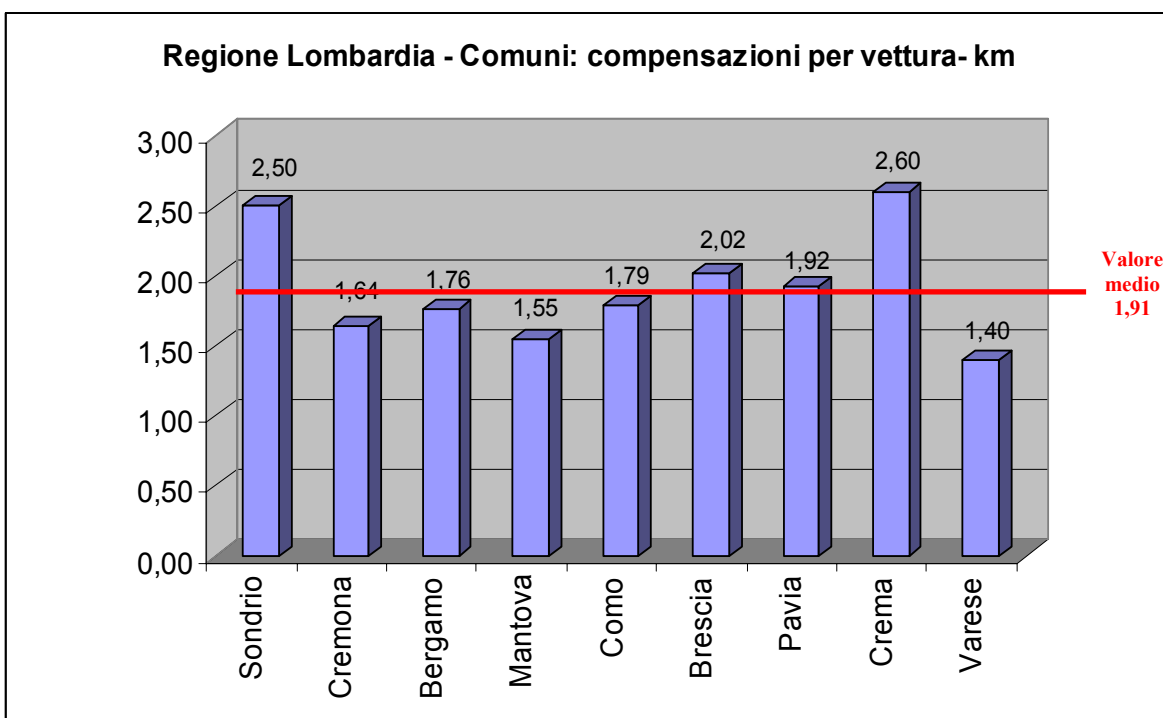


Figura 4. Compensazioni per vettura-km nelle province lombarde

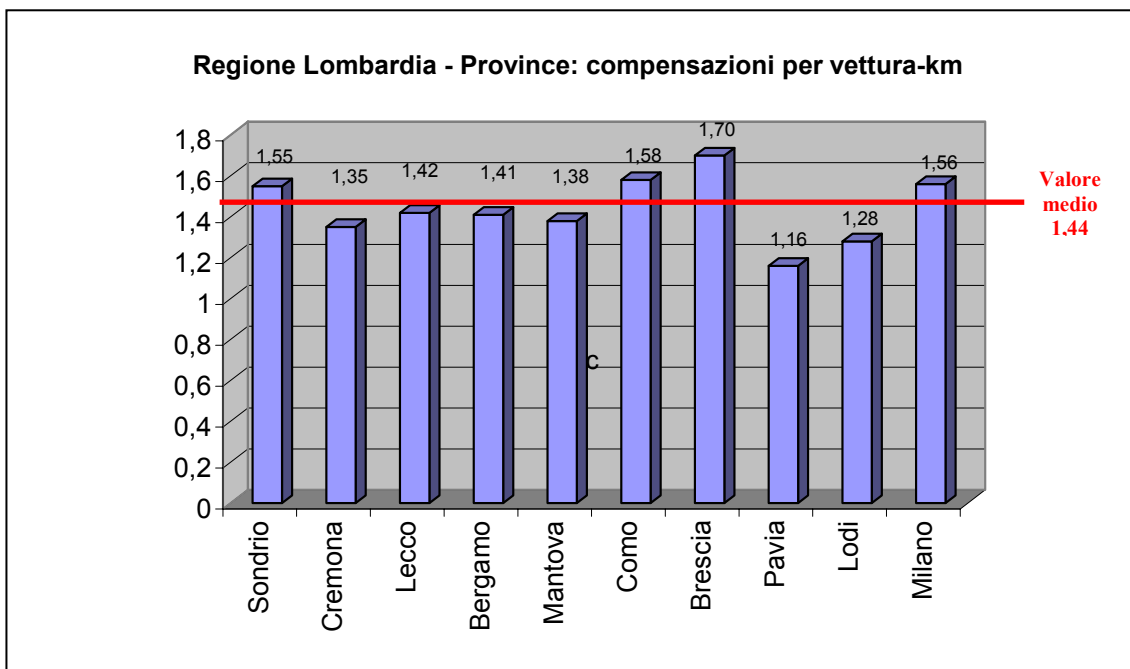


Figura 5. Compensazioni relative a servizi misti: urbano + extraurbano in Liguria

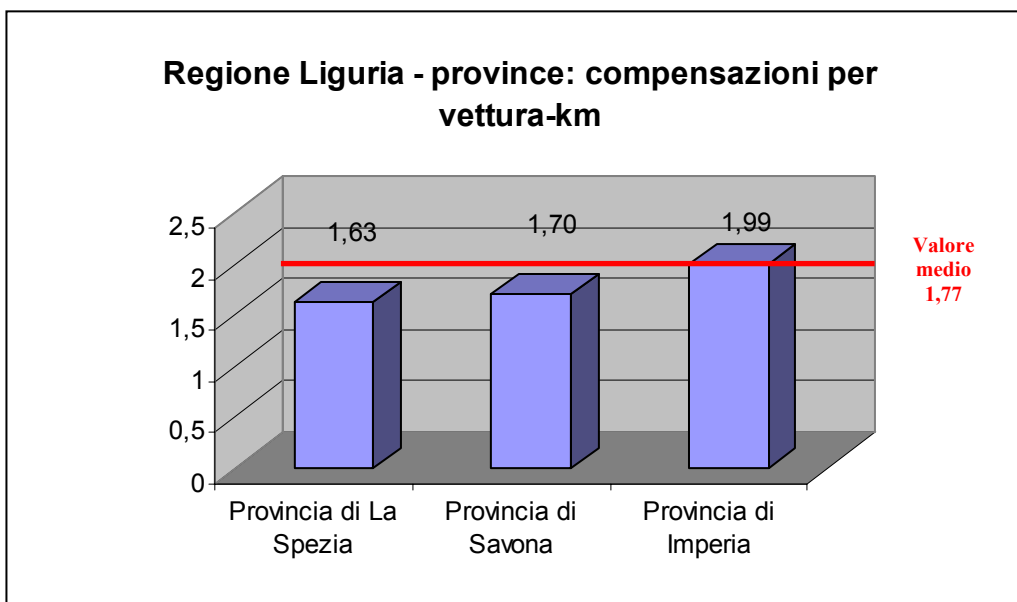


Figura 6. Compensazioni relative a servizi misti: urbano + extraurbano in Toscana

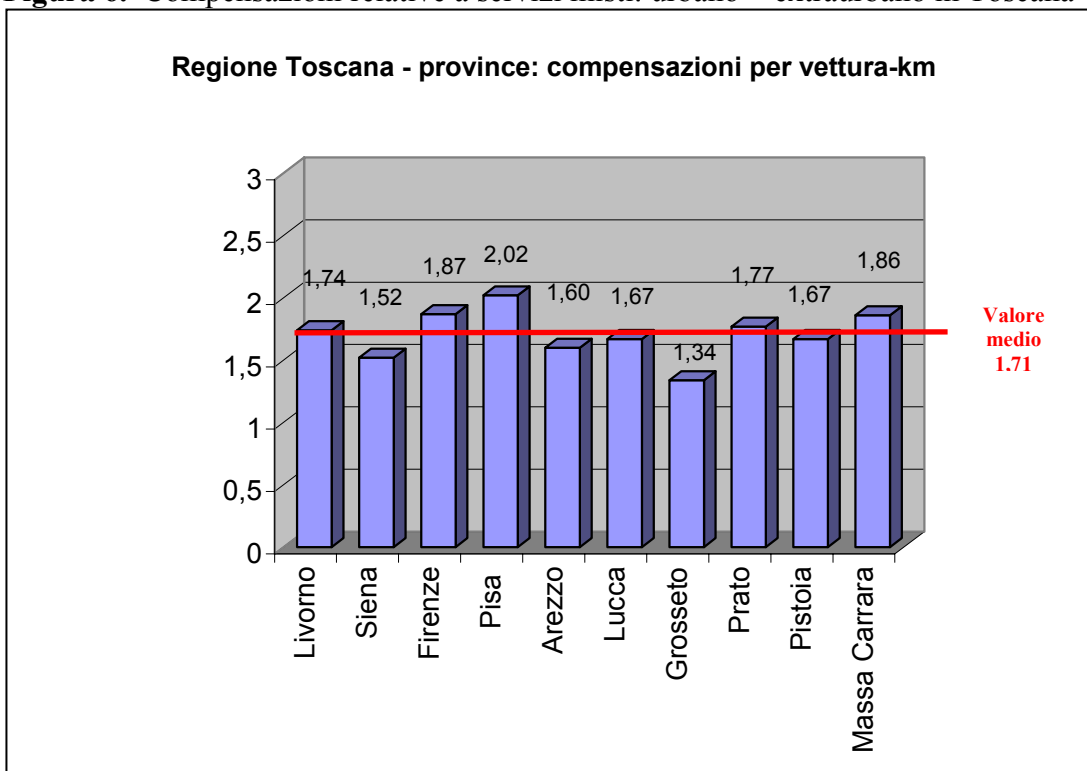
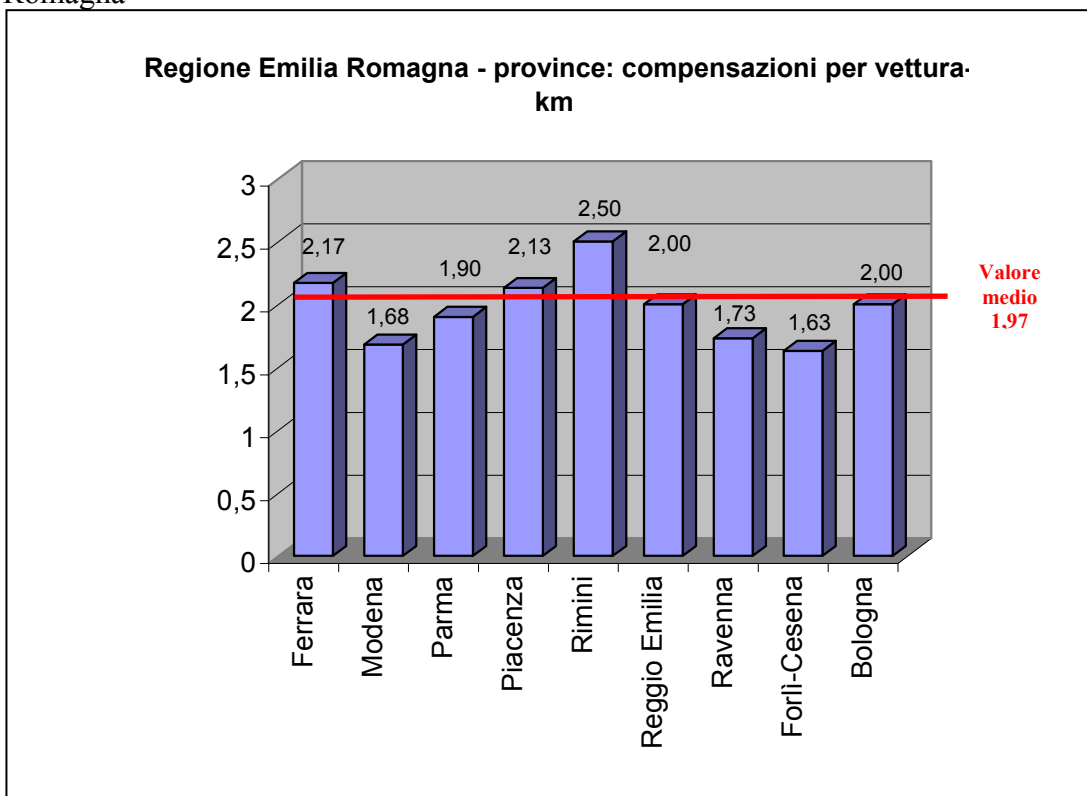


Figura 7. Compensazioni relative a servizi misti: urbano + extraurbano in Emilia Romagna



Nota: Si osservi che i bacini di Rimini, Reggio Emilia e Forlì-Cesena prevedono contratti di tipo *gross cost* mentre gli altri di tipo *net cost*. A ciò si aggiunga, che per quanto riguarda Reggio Emilia e Forlì/Cesena la proprietà dei mezzi resta all'ente locale che provvede agli investimenti in nuovi mezzi, mentre a Rimini è il gestore che provvede a tali investimenti utilizzando, almeno in parte, il sussidio al km ottenuto in sede di gara.

Le figure 8 e 9, realizzate in riferimento ai dati disponibili riportati in tabella 21, rappresentano, rispettivamente, i valori delle compensazioni per vettura-km corrisposte per i servizi di tipo urbano e per i servizi di tipo extraurbano.

Per quanto concerne i valori relativi ai servizi di tipo urbano, spiccano le compensazioni erogate per i servizi di TPL nelle città di Crema e Sondrio.

L'elevata compensazione relativa alla città di Sondrio può essere attribuibile alla morfologia territoriale, caratterizzata prevalentemente da zone montuose e quindi maggiormente onerose.

La stessa considerazione può essere addotta per i servizi di trasporto pubblico extraurbano della Regione Valle d'Aosta.

Figura 8. Compensazioni relative ai servizi urbani

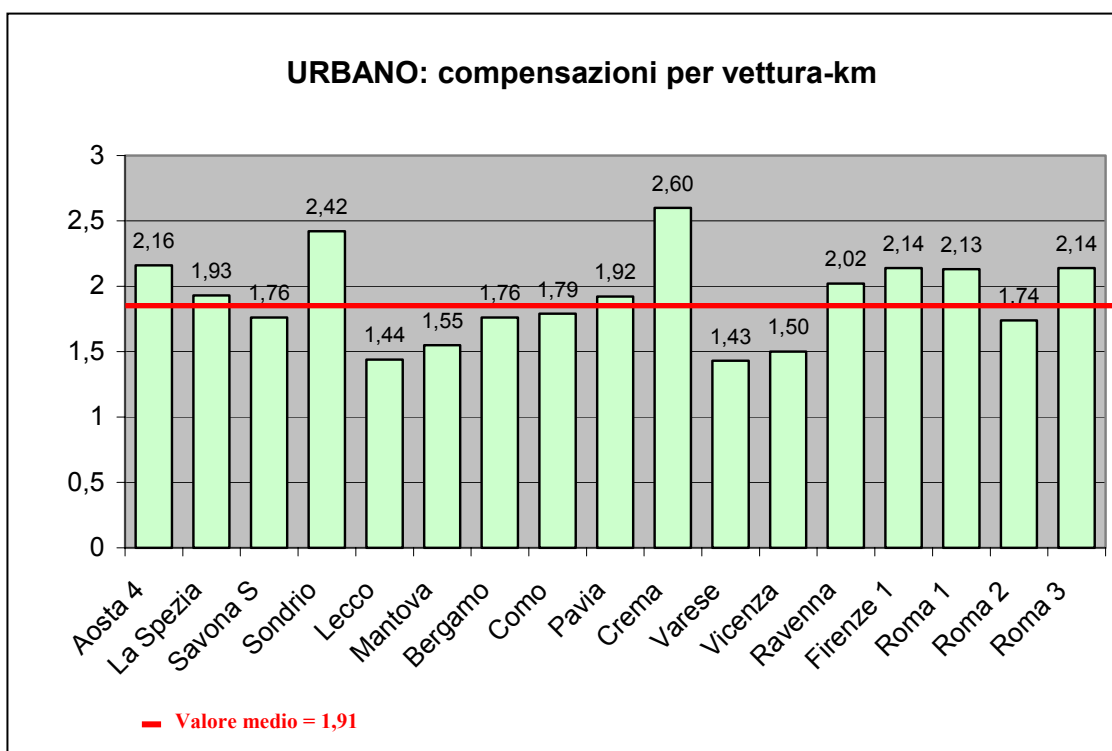
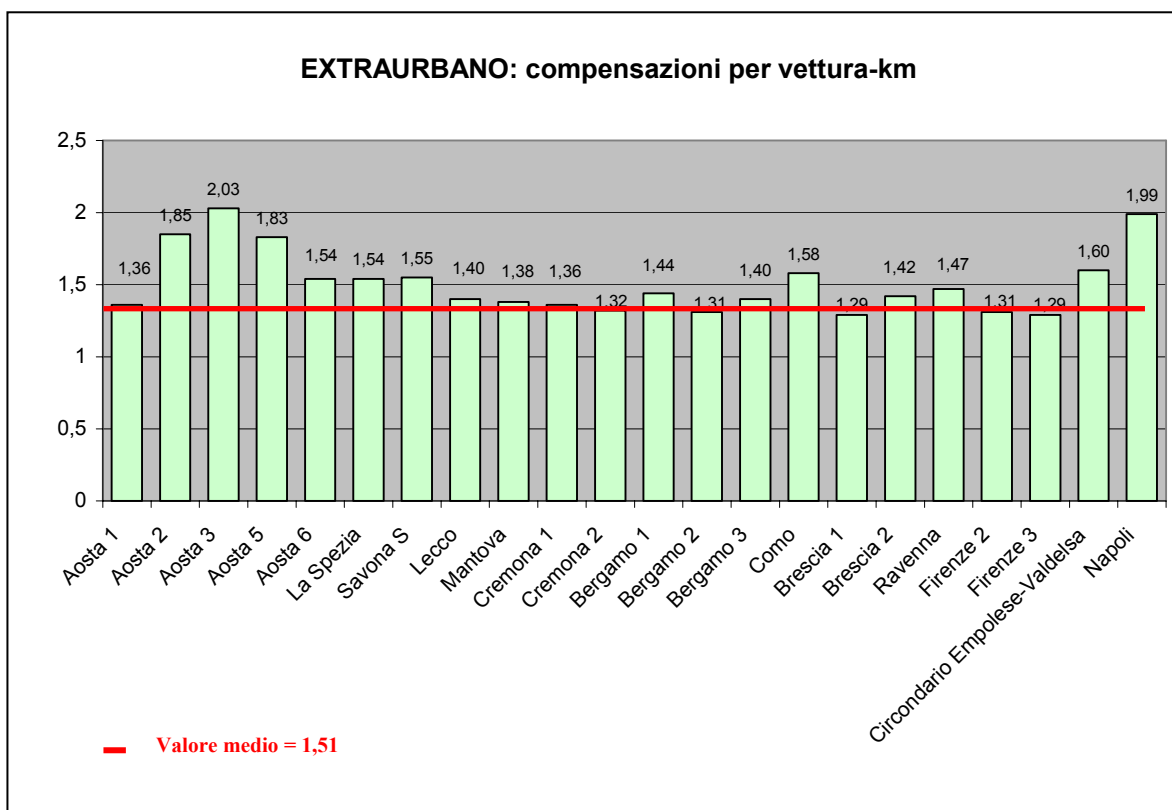


Figura 9. Compensazioni per i servizi extraurbani



18. La spesa delle Regioni

La tabella seguente sintetizza le spese in conto capitale e correnti sostenute per i trasporti dalle Regioni nell'anno 2001.

Tabella 22. Spese regionali per il trasporto - Anno 2001

Milioni di euro

| RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE | Spese Correnti (1) | Spese c/capitale dirette (2) | Contributi ad aziende di trasporto in conto esercizio (3) | Contributi ad aziende di trasporto in conto capitale (4) | Totale spesa (1)+(2)+(3)+(4) |
|--------------------------|-----------------------|---------------------------------|--|---|---------------------------------|
| Italia Settentrionale | 41,0 | 149,4 | 1.472,9 | 388,5 | 2.051,8 |
| Italia Centrale | 184,3 | 64,9 | 781,9 | 75,4 | 1.106,5 |
| Italia Meridionale | 38,2 | 31,7 | 1.056,8 | 15,4 | 1.142,2 |
| Totale Italia | 263,5 | 246,0 | 3.311,6 | 479,3 | 4.300,4 |

Fonte: Ufficio di Statistica - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - su rilevazione diretta condotta presso le Regioni.

Nella tabella 23, invece, si possono osservare le spese sostenute da ciascuna Regione, intese come l'insieme dei compensi da esse erogati nonché previsti nei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di TPL e gli eventuali risparmi, espressi come ribassi medi praticati dagli affidatari nei diversi contesti locali (province o comuni).

Tabella 23. Spese sostenute per gli affidamenti mediante procedura concorsuale

| REGIONE | SPESE SOSTENUTE (EURO) | RIBASSI MEDI |
|-----------------------|-------------------------------|---------------------|
| Valle d'Aosta | 12.109.175 | 4% |
| Liguria | 42.096.803 | n.d |
| Lombardia | 227.274.952 | 1% |
| Veneto | 375.000 | n.d |
| Friuli Venezia Giulia | 83.010.000 | 3% |
| Emilia Romagna | 220.351.707 | n.d |
| Toscana | 207.720.538 | 0,01% |
| Umbria | 49.406.097 | n.d |
| Lazio | 45.070.000 | 10% |
| Campania | 4.952.789 | 0,0001% |
| Puglia | 80.452.099 | n.d |
| Basilicata | 5.200.300 | n.d |

19. Considerazioni finali

Dire che il mercato dei trasporti locali è ormai aperto alla competizione sembra veramente difficile. La situazione delle gare fino ad ora svolte in Italia (al maggio 2005), come sintetizzato in questo documento, mostra che solo poche Regioni hanno provveduto nei termini previsti dal decreto Burlando ad effettuare le gare, mentre in molte altre Regioni, soprattutto del Sud, l'affidamento del servizio tramite gara è ben lontano da essere definito. E' certo però che anche le gare effettuate mostrano nella gran parte dei casi quanto siano state scarsamente efficaci. Il numero dei concorrenti presentati è quasi sempre stato molto basso e alla fine i vincitori, come riassunto nella tabella 24, sono stati nella stragrande maggioranza dei casi gli operatori *incumbent*, eventualmente in alleanza con altri operatori.

Laddove nuovi entranti hanno vinto, il ricorso immediato ai TAR da parte degli Enti locali o degli operatori battuti nella gara ha al momento portato alla sospensione e all'annullamento (in alcuni casi) della procedura di gara. La scarsa competizione si riflette anche sui ribassi in sede di gara, e quindi sui conseguenti risparmi degli Enti locali banditori, che sono stati quasi ovunque di entità assai modesta, per non dire del tutto inesistenti (tabella 23).

Tabella 24. Un quadro di sintesi sulle gare

| Regioni | Gare assegnate | Presenze vecchio gestore |
|-------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| <i>Friuli V. Giulia</i> | 4 | 100% |
| <i>Valle d'Aosta</i> | 6 | 100% |
| <i>Piemonte</i> | 1 | 100% |
| <i>Liguria</i> | 4 | 75%* |
| <i>Lombardia</i> | Capoluoghi 10 | 90%* |
| | Extra-urbano 22 | 95,5% |
| <i>Emilia Romagna</i> | 6 | 100% |
| <i>Toscana</i> | 11 | 100% |

* Le gare di Como e Albenga, vinte da un nuovo gestore, sono state annullate dai rispettivi TAR.

Fonte: *Il Sole 24 Ore*, 12 Febbraio 2005

Al momento quindi dare un giudizio positivo sull'iter delle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto in Italia sembrerebbe un po' fuori luogo. Unica nota positiva è che in molti casi le gare hanno portato gli operatori aggiudicatari ad aggregarsi in associazioni o consorzi più o meno temporanei e questo è un buon segnale visto il nanismo e l'enorme frammentazione di cui soffre questo settore a livello nazionale.

Se dal punto di vista legislativo la confusione che si è creata intorno alle gare ha frenato notevolmente il loro sviluppo, non si può certo dire che esse hanno dato esiti positivi, tanto da spingere molti osservatori a preferire forme di regolazione incentivante (tramite controlli sui sussidi con meccanismi quali il *subsidy cap*) piuttosto che continuare a svolgere gare i cui esiti appaiono ormai troppo spesso modesti.

Nei prossimi mesi l'Osservatorio del centro di ricerca Hermes continuerà ad esaminare l'andamento delle gare nel trasporto locale nella speranza che vi siano novità di interesse per l'intero mercato.