

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SERVIZIO IDRICO IN VENETO: DECENTRAMENTO E FINANZIAMENTO

Antonio Strusi ()*

Avvertenza:

Questo studio fa parte della ricerca “Valutazione del nuovo assetto istituzionale e finanziario in materia di servizi pubblici locali”, svolta presso l’ISSiRFA e cofinanziata dal MIUR nell’ambito del progetto FIRS “Individuazione delle più adeguate metodologie per l’analisi delle politiche pubbliche di rilievo strategico e di rilevanza innovativa”.

Sommario:

1. Introduzione. – 2. Il trasporto pubblico locale. – 3. Il servizio idrico. – Bibliografia.

(*) L’autore è Dirigente della Direzione Risorse Finanziarie della Regione Veneto. Le opinioni espresse nel presente lavoro non coinvolgono l’Ente di appartenenza. Alla ricerca ha collaborato il dott. Andrea Sabbadini, Funzionario della Direzione Risorse Finanziarie della Regione Veneto. Un particolare ringraziamento al dott. Pierantonio Belcaro ed alla dott.ssa Vittoria Alessia Fasano, rispettivamente Dirigente e Funzionario del Servizio Trasporto pubblico locale della Regione Veneto, per aver fornito la documentazione, per aver letto il lavoro e per i preziosi suggerimenti. Si ringrazia altresì il dott. Dorianò Zanette della Regione Veneto per le informazioni relative al servizio idrico integrato.

1. Introduzione

In questo capitolo viene effettuata una valutazione dello stato di attuazione nella Regione Veneto delle riforme introdotte nei settori del trasporto pubblico locale e del servizio idrico, con particolare riferimento agli aspetti del finanziamento e della gestione.

La ricerca è stata effettuata attraverso l'analisi dei bilanci della Regione Veneto, interviste a dirigenti e funzionari del settore mobilità della Regione Veneto, l'esame degli atti normativi e amministrativi regionali e degli enti locali, la disamina dei piani di ambito degli ATO del Veneto e la consultazione di indagini effettuate da enti e organi di controllo.

2. Il trasporto pubblico locale

2.1 Il decentramento e la sussidiarietà: obiettivi e azioni per il TPL nel Veneto

La Regione del Veneto ha attuato i principi previsti nel D.Lgs. 422/1997 attraverso l'approvazione della Legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25.

L'obiettivo generale che la Regione si propone è quello dello sviluppo e del miglioramento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale nell'ambito del proprio territorio, promuovendo, con il concorso degli enti locali, interventi volti al coordinamento delle modalità di trasporto ed alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.

I principi, le linee di indirizzo e le azioni strumentali previsti dalla Regione per conseguire tale obiettivo, possono essere così riassunti:

1. *sussidiarietà*: conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale nel rispetto dei principi di economicità, efficienza, responsabilità, unicità ed omogeneità dell'amministrazione;
2. *servizi minimi*: determinazione, con il concorso degli Enti locali, del livello dei servizi quantitativamente e qualitativamente sufficienti a garantire la domanda di mobilità dei cittadini e le risorse finanziarie atte ad assicurare tale livello di servizi;
3. *attenzione allo sviluppo*: finalizzazione dei finanziamenti disponibili al raggiungimento di un adeguato rapporto tra le risorse destinate all'esercizio e quelle destinate agli investimenti, ivi compresa l'introduzione di tecnologie avanzate;

4. *integrazione tariffaria*: realizzazione dell'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto;
5. *separazione*: promozione della separazione tra i soggetti cui compete la programmazione e il finanziamento dei servizi e i soggetti incaricati della gestione;
6. *concorrenza*: superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto e introduzione di regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi, attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la scelta dei gestori dei servizi o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi;
7. *trasparenza contrattuale*: introduzione di contratti di servizio pubblico improntati a principi di economicità ed efficienza, idonei ad assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari;
8. *ambiente e razionalizzazione dell'offerta*: miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana avendo particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione, attraverso il riassetto e l'integrazione delle reti e dei modi di offerta di trasporto pubblico e la razionalizzazione del traffico privato, in modo da conseguire efficacia, efficienza ed economicità favorendo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale;
9. *qualità e controllo*: miglioramento della qualità dei servizi forniti; realizzazione del monitoraggio della mobilità regionale favorendo lo scambio di informazioni tra gli enti locali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico; esplicitazione delle sanzioni per l'inosservanza dei parametri contrattuali.

2.2 *La ripartizione delle funzioni del TPL tra Regione ed Enti locali del Veneto*

La L.R. 25/1998 dispone un articolato sistema di competenze nella materia del TPL. Si tratta di funzioni di programmazione, di gestione e controllo ripartite tra Regione, Province e Comuni.

Le competenze della Regione. La Regione svolge funzioni di programmazione di livello generale, di determinazione dei criteri per l'individuazione dei servizi minimi finanziati a carico del bilancio regionale e di erogazione delle relative risorse, di vigilanza sull'andamento complessivo del settore. La Regione inoltre riserva a sé anche le funzioni amministrative (regolazione con contratti di servizio e indicazione delle procedure di gara) relative ai servizi ferroviari, marittimi e aerei.

L'attività di programmazione si realizza nello specifico con l'approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL). Il PRTPL è redatto in coerenza con gli strumenti

di programmazione generale della Regione (Programma regionale di sviluppo) e con i piani regionali di settore, in particolare con gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti. Esso tiene conto inoltre della programmazione degli Enti locali.

Il PRTPL persegue l'obiettivo di:

- a) fornire una organizzazione regionale del trasporto pubblico locale finalizzata a realizzare sull'intera rete condizioni di accessibilità, economicità, sicurezza, qualità e ridotto impatto ambientale;
- b) assicurare nell'azione amministrativa la coerenza tra gli interventi a breve termine e gli obiettivi di medio e lungo termine;
- c) garantire il coordinamento di tutti i livelli di pianificazione dei trasporti, con particolare riferimento ai Piani di bacino e ai Piani del trasporto pubblico urbano dei comuni;
- d) disporre che l'attività del settore trasporto pubblico locale sia prioritariamente orientata a raggiungere risultati di maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto, sia pubbliche che private, di decongestionamento del traffico nelle aree critiche, di riduzione dei tempi di percorrenza, di abbattimento dell'inquinamento ambientale, di riduzione delle sovrapposizioni.

All'interno dell'attività pianificatoria del PRTPL, la Giunta regionale approva programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, previa intesa con le Province e i Comuni interessati, sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello regionale, nonché le associazioni regionali dei consumatori.

I programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale individuano:

- a) le unità di rete ed i servizi minimi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale.

Compito della Regione è anche la programmazione degli investimenti, raccordandola con quella dello Stato e degli Enti locali.

Inoltre la Regione:

- a) eroga agli Enti locali le risorse finanziarie per l'esercizio dei servizi minimi;
- b) approva un capitolato generale per l'espletamento delle procedure concorsuali relative all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;

- c) provvede alla ripartizione, tra gli Enti locali interessati, delle risorse finanziarie disponibili per l'esercizio delle funzioni delegate agli enti medesimi e svolge le funzioni di indirizzo, di coordinamento e di vigilanza sulle attività conferite agli enti locali;
- d) introduce regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di propria competenza, stipulando i relativi contratti di servizio e provvedendo a tutti gli adempimenti conseguenti.

Le funzioni amministrative svolte dalla Regione riguardano principalmente:

- a) i servizi interregionali su strada che collegano il territorio di due o più province con il territorio di una regione contermina, salvo che gli stessi non siano assegnati ad una provincia;
- b) i servizi di trasporto ferroviario ⁽¹⁾, aereo, elicotteristico, marittimo e lacuale, interessanti il territorio regionale;

E' attribuita alla competenza regionale ogni altra funzione che richieda l'unitario esercizio a livello regionale.

L'Organo regionale che svolge le funzioni sopra richiamate è la Giunta regionale, salvo diversa ed espressa attribuzione della legge ad altri organi della Regione.

Le competenze delle Province. Le Province svolgono funzioni proprie e funzioni delegate dalla Regione. Tra le funzioni proprie della Provincia, l'atto di programmazione più importante è la predisposizione, sulla base degli indirizzi della Regione, dei Piani di bacino.

I Piani di bacino costituiscono lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale nell'ambito della mobilità di livello provinciale e di essi tiene conto la Regione in sede di adozione e approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale. Il bacino è l'unità territoriale di riferimento per l'esercizio delle funzioni amministrative e di pianificazione in materia di trasporto pubblico locale. In via generale, per i servizi del trasporto pubblico locale i bacini coincidono con le circoscrizioni provinciali. L'eccezione è costituita dai servizi di trasporto pubblico effettuati per ferrovia, per via aerea, per via marittima e per via lacuale, i quali costituiscono bacini unici di competenza regionale.

Il piano di bacino si propone di conseguire i seguenti obiettivi:

- a) la connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico contenute nel piano territoriale provinciale;
- b) una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;

⁽¹⁾ La Regione svolge anche le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di trasporto pubblico locale su ferrovia in concessione a Ferrovie dello Stato spa (stipulando il relativo contratto di servizio) o a soggetti diversi; stipula con il Ministero dei Trasporti accordi di programma finalizzati alla definizione dei finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico delle stesse gestioni.

- c) il progressivo superamento delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;
- d) il decongestionamento e il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

Ciascun Piano di bacino è adottato dalla Provincia competente per territorio, che provvede a darvi adeguata pubblicità, ed è approvato dalla Giunta regionale. In sede di adozione dei Piani di bacino, le Province si conformano a un Documento di indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale, approvato dalla Giunta regionale sentiti gli enti locali interessati. I Piani di bacino sono aggiornati almeno ogni sei anni con la medesima procedura stabilita per l'approvazione.

Le Province inoltre svolgono le seguenti altre funzioni proprie:

- a) individuano, nell'ambito dei Piani di bacino, i servizi urbani caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali dei comuni di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato;
- b) stipulano con la Regione e gli enti locali interessati gli accordi di programma per gli investimenti nel settore del TPL;
- c) predispongono proposte per gli investimenti da inserire nel programma triennale dei servizi di TPL, adottati dalla Giunta regionale;

Sono delegate dalla Regione alle Province ulteriori funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale. In particolare, sono delegate le funzioni riguardanti:

1. i servizi extraurbani, cioè: a) i servizi la cui attività si sviluppa interamente all'interno di una unità di rete, interessando il territorio di più comuni; b) i servizi che collegano, in via principale, una stazione ferroviaria, uno scalo portuale o aeroportuale, anche se si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un comune; c) i servizi la cui attività interessa due o più unità di rete. Nel caso in cui i servizi interessino il territorio di più province, le relative funzioni amministrative sono delegate alla provincia nel cui territorio il servizio si sviluppa in misura prevalente;
2. i servizi interregionali che collegano il territorio di una provincia veneta con una Regione contermina ed eventualmente, se assegnati dalla regione, i servizi interregionali su strada che collegano il territorio di due o più province con il territorio di una regione contermina;

Spettano altresì alle Province:

- a) l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi extraurbani e interregionali minimi, la stipula dei relativi contratti di servizio ⁽²⁾ e l'erogazione delle risorse finanziarie necessarie.
- b) l'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi nell'ambito dei servizi extraurbani ed interregionali con oneri finanziari a carico dei propri bilanci, stipulando i relativi contratti di servizio e stabilendo le relative tariffe.

Le competenze dei Comuni. Ai Comuni, nell'ambito delle proprie competenze in materia di pianificazione, di assetto e utilizzazione del territorio, sono affidate le funzioni riguardanti:

- la predisposizione dei piani del trasporto pubblico urbano ⁽³⁾, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale, sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale;
- i servizi urbani e le procedure concorsuali per il loro affidamento;
- la stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi urbani minimi;
- la predisposizione di proposte triennali per gli investimenti;
- la stipula di accordi di programma per gli investimenti;
- l'adozione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente;
- l'istituzione di eventuali servizi di trasporto aggiuntivi, con oneri finanziari a carico dei propri bilanci, stipulando i relativi contratti di servizio e la determinazione delle tariffe;
- la irrogazione delle sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori e la previsione e l'applicazione delle sanzioni per l'inosservanza del contratto di servizio nonché le ipotesi di risoluzione per i casi di inadempienza degli affidatari;

⁽²⁾ Alle Province è attribuito il compito della irrogazione delle sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori e la previsione e l'applicazione delle sanzioni per l'inosservanza del contratto di servizio nonché le ipotesi di risoluzione per i casi di inadempienza degli affidatari. Inoltre l'autorizzazione all'effettuazione dei servizi di gran turismo che abbiano origine nel proprio ambito territoriale.

⁽³⁾ I Comuni obbligati, ai sensi del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alla redazione del Piano urbano del traffico, nell'ambito delle azioni di razionalizzazione del traffico urbano, sono tenuti a specificare le misure volte a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale.

Le misure definite Piani del trasporto pubblico urbano possono essere adottate anche da comuni non obbligati alla redazione del Piano urbano del traffico.

I Piani di trasporto pubblico urbano tengono conto delle direttive stabilite dalla Giunta regionale nel Documento di indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale, approvato dalla Giunta regionale, e costituiscono parte integrante dei rispettivi Piani di bacino.

La Regione, nell'ambito delle direttive del Piano regionale per il trasporto pubblico locale o dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, può disporre misure incentivanti per le azioni locali che favoriscano l'utilizzazione del mezzo pubblico.

La Regione individua azioni prioritarie a sostegno dei Piani di trasporto pubblico urbano, anche differenziate per i diversi ambiti del territorio regionale (cfr. art. 16 LR 25/1998)..

- il settore del trasporto lagunare, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Sono delegate ai Comuni in particolare le funzioni amministrative riguardanti l'erogazione delle risorse finanziarie necessarie a far fronte agli obblighi derivanti dai contratti di servizio relativi ai servizi di trasporto urbano minimi.

2.3 Ruolo degli strumenti di programmazione per il finanziamento e stato di attuazione della programmazione nel Veneto

L'assetto normativo della riforma assegna principalmente alle Regioni, ma anche agli Enti locali, un ruolo fondamentale nella pianificazione del trasporto pubblico locale che, indipendentemente dagli strumenti formali in cui si materializza, richiede nella sostanza l'individuazione degli obiettivi da perseguire e l'organizzazione delle risorse in modo tale da consentire una gestione efficiente, efficace ed economica, avendo come parametri di riferimento l'ammontare delle risorse disponibili e le esigenze delle collettività locali.

Un'attenta attività di programmazione soddisfa evidenti esigenze di trasparenza ed è funzionale ad un controllo finalizzato all'individuazione di idonei strumenti di autocorrezione nel caso di accertamento della mancata o inadeguata realizzazione degli obiettivi fissati. La concertazione tra Regione ed Enti locali impone una normazione regolamentare dettagliata di tali momenti di confronto.

In Veneto la programmazione del TPL non si è ancora completata. Attualmente è in fase di ultimazione il nuovo Piano regionale dei trasporti. Quello in vigore risale al 1990. Anche il Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL) deve essere ultimato in quanto deve contenere tutti i Piani di bacino delle Province (ne mancano due). Il Programma triennale dei servizi di TPL è in fase di redazione mentre sono stati definiti gli Indirizzi della Giunta regionale per il Programma triennale 2004-2006. Tutte le province tranne Padova e Venezia hanno adottato il Piano di bacino. Non tutti i Comuni tenuti all'adozione del Piano del Trasporto pubblico urbano hanno sinora provveduto.

E' chiaro che il sistema potrà essere razionalizzato solo con il completamento dell'attività di programmazione, che risulta difficoltosa per il continuo mutamento degli scenari di base in cui opera il TPL.

2.4 Il finanziamento corrente dei servizi nella Regione Veneto

2.4.1 Classificazione dei servizi di TPL in base alla responsabilità del finanziamento

La Regione Veneto ha adottato una definizione generale del servizio di TPL ed una triplice classificazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi svolti via terra, via acqua ed aerea, anche organizzati per l'integrazione dei vari sistemi di mobilità, e destinati al trasporto collettivo di persone o cose. Tali servizi sono effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad offerta indifferenziata, anche rivolta a fasce omogenee di utenti.

La classificazione adottata per i servizi di TPL e che riveste maggiore importanza ai fini finanziari è quella che fa riferimento alla responsabilità del loro finanziamento. Per i cd. "servizi programmati" tale responsabilità è affidata alla Pubblica Amministrazione, ed all'interno di questa alla Regione o agli Enti locali.

Sono *servizi programmati* i servizi previsti dagli strumenti di programmazione del TPL. A loro volta essi si distinguono in:

1. *servizi programmati minimi*, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, i cui costi sono a carico della Regione Veneto;
2. *servizi programmati aggiuntivi* che possono essere istituiti da Province, Comuni e comunità montane nell'ambito dell'unità di rete e in aggiunta a quelli minimi con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie, da portare a carico dei bilanci degli enti stessi, sono fissate mediante contratti di servizio.

Le altre classificazioni di servizi di trasporto locale attengono all'esercizio di servizi autorizzati da parte di privati ⁽⁴⁾ alla estensione territoriale del servizio ⁽⁵⁾ ed alla domanda di mobilità da soddisfare (o al contenuto innovativo tecnologico dei servizi) ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ Sono *servizi autorizzati* i servizi esercitati tramite autorizzazione da imprese di trasporto in possesso dei requisiti di cui al DM 20 dicembre 1991, n. 448 e senza oneri finanziari a carico della pubblica amministrazione.

I servizi autorizzati si suddividono in:

- a) servizi atipici;
- b) servizi di gran turismo svolti allo scopo di collegare centri o località di interesse turistico per valorizzarne le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche, nel rispetto del divieto di sovrapposizione o interferenza;
- c) servizi commerciali svolti a totale rischio economico del richiedente, che non risultino integrati in una unità di rete in relazione al livello di servizi minimi e nel rispetto del divieto di sovrapposizione o interferenza.

⁽⁵⁾ Si distinguono i servizi urbani, extraurbani ed interregionali.

Sono *servizi urbani*:

- a) i servizi che si svolgono interamente nell'ambito del territorio comunale;
- b) i servizi caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali dei comuni di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato. Tali servizi sono individuati dalle province nell'ambito dei Piani di bacino.

Sono *servizi extraurbani* tutti i servizi non urbani definiti come sopra e in particolare:

2.4.2 Servizi minimi finanziati dalla Regione: disciplina, applicazione e finanziamento

I servizi minimi di trasporto pubblico locale sono definibili come i servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini. Essi, nel rispetto del principio di coincidenza fra ente programmatore che adotta le decisioni di spesa ed ente finanziatore che ne sopporta i relativi oneri, sono determinati dalla Regione ed i relativi costi sono a carico del bilancio regionale ⁽⁷⁾.

La Regione Veneto ha previsto che l'individuazione dei servizi minimi avvenga d'intesa con le Province ed i Comuni interessati.

L'individuazione dei servizi minimi è di norma effettuata dal programma triennale dei servizi approvato dalla Giunta regionale. In attesa della sua approvazione può essere definito dal Documento di indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale, approvato dalla Giunta regionale sentiti gli Enti locali.

I parametri di cui si deve tener conto nella individuazione dei servizi minimi sono:

-
- a) i servizi la cui attività si sviluppa interamente all'interno di una unità di rete, interessando il territorio di più comuni;
 - b) i servizi che collegano, in via principale, una stazione ferroviaria, uno scalo portuale o aeroportuale, anche se si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un comune;
 - c) i servizi la cui attività interessa due o più unità di rete.
- Sono *servizi interregionali* i servizi che collegano il territorio della Regione Veneto con il territorio di una o più Regioni limitrofe.

⁽⁶⁾ Si distinguono i servizi di trasporto ordinari, integrativi e sperimentali.

Sono *servizi ordinari* i servizi offerti alla generalità degli utenti a normali condizioni di trasporto.

Sono *servizi integrativi* i servizi effettuati in zone a bassa densità abitativa, ovvero in territori a domanda debole, anche con l'utilizzazione di idonee tecnologie. In particolare si definiscono:

a) *servizi a domanda debole*, i servizi che si svolgono in territori a domanda debole di trasporto, al fine di garantire comunque la mobilità. Tali servizi possono essere effettuati con modalità particolari da affidare nell'ambito delle procedure concorsuali adottate per l'intera rete ad imprese con i requisiti professionali idonei all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea e ad imprese con i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada;

b) *servizi montani*, i servizi che si svolgono nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta di servizi di trasporto pubblico, programmati o di servizi di noleggio con conducente. Per tali servizi gli enti locali possono utilizzare veicoli adibiti ad uso proprio, con l'obbligo, per l'esercente, del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio di servizio pubblico non di linea o dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada;

c) *servizi urbani con autovettura*, i servizi che i comuni, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale nelle aree urbane, possono organizzare nell'ambito dell'unità di rete, e comunque su specifiche relazioni di traffico. I servizi urbani effettuati con autovettura, sono espletati da imprese munite dei requisiti per l'esercizio di servizio pubblico non di linea o servizi di trasporto persona su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di nuove licenze o autorizzazioni. Per il primo anno di istituzione tali servizi sono affidati in via prioritaria a soggetti già titolari di autoservizi pubblici non di linea;

d) *servizi temporanei*, i servizi effettuati con autobus e finalizzati a soddisfare le esigenze di mobilità derivanti da eventi particolari, contingenti o straordinari, di durata definita e non superiore a un mese;

e) *servizi a chiamata*, i servizi offerti a determinate fasce deboli dell'utenza, o in fasce orarie a domanda debole, anche con l'uso di opportune tecnologie, svolti su percorsi fissi o variabili, con prenotazione di un numero limitato di persone al fine di soddisfare le esigenze di mobilità in intervalli prestabiliti della giornata o della settimana.

Sono *sperimentali* i servizi effettuati con sistemi innovativi di trasporto e con sistemi che introducono l'utilizzazione di tecnologie evolute, ovvero i servizi finalizzati all'accertamento delle caratteristiche del traffico o all'adeguamento delle modalità di esercizio.

⁽⁷⁾ cfr. D.lgs. 422/97 art. 16 e L.R.25/98 art. 20.

1) l'integrazione fra le reti di trasporto, 2) il pendolarismo scolastico e lavorativo, 3) la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali, 4) la necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento, 5) le necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.

Nelle aree a domanda debole e nelle aree economicamente e territorialmente svantaggiate, in particolare le isole e la montagna, possono verificarsi ricavi tariffari insufficienti per il raggiungimento del rapporto 0,35 tra ricavi e costi. Di questo la Regione tiene conto nella ripartizione delle risorse finanziarie relative ai servizi minimi.

Funzionale all'espletamento dei servizi minimi di TPL è la suddivisione del territorio regionale in unità di rete. L'unità di rete di trasporto pubblico locale è definita come un insieme di linee tra loro connesse funzionalmente ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e di un miglior grado di integrazione modale, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.

L'unità di rete, individuata dai programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, costituisce, di norma, l'entità da porre a base delle offerte nell'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi.

La Regione Veneto, in attesa dell'approvazione del PRTPL e dei programmi triennali del TPL, ha provveduto alla formale individuazione delle unità di rete e dei servizi minimi con provvedimenti adottati dalla Giunta regionale. All'individuazione di tali servizi si è pervenuti mediando opportunamente tra le esigenze degli Enti Locali affidanti i servizi di trasporto pubblico locale, le Organizzazioni sindacali dei lavoratori e le Organizzazioni di categoria.

Per il periodo 1999-2000, la DGR 5031/98 ha individuato le unità di rete ed i servizi minimi riferendoli ai servizi di linea approvati dallo stesso organo esecutivo con i provvedimenti adottati fino al 31.12.1998.

Per il periodo 2001-2003, la Delibera di Giunta regionale 325/2001 ha identificato le unità di rete in modo coincidente con le porzioni di territorio fino ad allora servite dagli affidatari dei servizi di TPL. Ciò in conformità all'art. 30 L.R. 25/98, come modificato dall'art. 13 L.R. 4/01, che ha prorogato, a condizione di essere riconosciuti come minimi, i servizi urbani ed extra-urbani in corso alla data di entrata in vigore della legge, in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati. Per essi si prevede la stipula di contratti di servizio con gli attuali affidatari con scadenza non oltre il 31.12.2003.

La stessa delibera 325/2001 ha inoltre previsto che i servizi minimi, nel periodo transitorio 1.01.2001 – 31.12.2003, fossero i servizi di linea approvati dalla Giunta regionale con suoi precedenti provvedimenti.

In definitiva, per la definizione dei servizi minimi finora è stata confermata la situazione del servizio antecedente la riforma. Ciò è dovuto essenzialmente a due motivi:

- 1) il mancato sviluppo nella legislazione regionale di attuazione, come anche in quella di quasi tutte le altre Regioni, delle disposizioni di principio sui servizi minimi previste dal d.Lgs.422/1997. La ratio della norma sui servizi minimi introdotta dal D.Lgs. 422/1997 era quella di affidare alle Regioni il potere di specificare, adattandole alla propria realtà, i parametri per la migliore razionalizzazione del sistema, per la realizzazione di un concreto processo di ridefinizione delle reti e di riorganizzazione dei servizi.
- 2) il protrarsi dei tempi di approvazione degli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, dovuti alla necessità preliminare di avere consapevolezza dello stato attuale delle condizioni di offerta e domanda e dei parametri economico-territoriali su cui poi intervenire, che ha finora ostacolato una corretta definizione dei servizi minimi.

Per quanto riguarda il finanziamento, la Regione Veneto con D.G.R. 326/01 ha provveduto ad assegnare agli Enti competenti le risorse da destinare per il triennio 2001/2003 alla copertura degli oneri derivanti dall'affidamento dei servizi minimi di TPL. Si è quindi attuato il principio della separazione tra la funzione di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, attribuita alla Regione, e la funzione amministrativa assegnata agli Enti locali, ai quali spetta, in via esclusiva, il rapporto con l'azienda che gestisce il servizio, non più in ambito di un rapporto concessorio, bensì contrattuale.

Il finanziamento viene determinato in base ai seguenti criteri:

- percorrenza ammissibile a finanziamento determinata con riferimento ai servizi minimi approvati dalla Giunta Regionale per il periodo transitorio 2001-2003;
- finanziamento in Lire/Km, determinato sulla base del disavanzo standard, riferibile all'azienda che gestisce attualmente i servizi, risultante dalla differenza tra il costo standard individuato per ogni azienda e per ogni tipologia di servizio e i ricavi a copertura dello stesso;
- ripartizione del finanziamento tra gli enti cui compete l'esercizio delle relative funzioni in ambito urbano o provinciale ai sensi della L.R. n. 25/1998, in misura pari al rapporto percentuale intercorrente tra le diverse tipologie dei servizi che costituiscono il disavanzo standard dell'azienda affidataria.

La Regione, con successive deliberazioni con validità riferita al periodo 2001-2003, ha in parte ampliato il volume dei servizi minimi storicamente determinati, includendo fra essi alcuni servizi relativi alla linea S. Stefano di Cadore-S.Candido, al tratto Padova-Albignasego-Carpanedo ed alla linea extra-urbana del territorio della provincia di Belluno.

Secondo gli indirizzi per il programma triennale 2004-2006 dei servizi di TPL, approvati con DGR 5.3.2004 n. 505, la determinazione dei servizi minimi relativi al programma triennale dei servizi 2004-2006 verrà effettuata con riferimento a due distinti periodi:

- periodo di vigenza degli attuali contratti di servizio che verranno prorogati ope legis;
- periodo decorrente dall'entrata in vigore dei nuovi contratti di servizio.

Per quanto riguarda i servizi minimi del secondo periodo, questi verranno determinati d'intesa con le Province ed i Comuni. La Giunta Regionale dovrà, pertanto, provvedere a convocare apposita conferenza di servizi. Nell'ipotesi in cui tale intesa non venisse conseguita, la determinazione del livello dei servizi minimi verrà deliberata dalla Giunta regionale sentita la competente Commissione consiliare, in conformità dell'art. 20 comma 6 della L.R. 25/98.

Il Programma 2004-2006 dovrà prevedere, per il primo dei due periodi suindicati, il mantenimento dei servizi minimi in essere e, per il secondo periodo, la loro riorganizzazione sulla base degli atti di pianificazione a livello provinciale e comunale e delle risorse economiche a disposizione.

Sempre per quanto riguarda il finanziamento, di particolare interesse è l'art. 47 della L.R. n. 25/1998 che disciplina l'istituzione del Fondo Regionale Trasporti (d'ora in poi FRT). In esso confluiscono le risorse finanziarie trasferite dallo Stato ai sensi degli articolo 12 e 20 del D.lgs. n. 422/1997 e risorse proprie regionali.

Ai sensi dell'art. 47, comma 2, il Fondo regionale trasporti evidenzia separatamente, per ogni modalità di trasporto, le risorse destinate al finanziamento dei servizi e quelle destinate al finanziamento degli investimenti.

Le linee di spesa che fanno parte del FRT destinati alla spesa corrente sono indicati nella tavola 1.

Le previsioni finali di competenza passano dai 210 milioni di euro del 1999 ai 308 milioni di euro del 2002, con un incremento medio annuo del 15,6%. Tuttavia, è necessario ricordare che nel corso del periodo in esame sono state delegate alle Regioni le funzioni in materia di servizi ferroviari di interesse regionale, ai sensi del D.P.C.M. 16.11.2000.

Depurando di tali spese l'importo complessivo, emerge una sostanziale staticità della spesa corrente nel corso del triennio.

Nel capitolo di bilancio n. 45770 (oneri derivanti dalla effettuazione dei servizi minimi automobilistici e lagunari ex artt. 20 e 32 della L.R. 25/1998) confluiscono i contributi annuali a copertura dei servizi minimi.

Tavola 1

Fondo Regionale Trasporti – Previsioni finali di competenza 1999-2002

	1999	2000	2001	2002
SPESE PER IL FINANZIAMENTO DELLE ULTERIORI FUNZIONI DELEGATE A PROVINCE E COMUNI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ARTT.8,9, L.R. 30/10/1998, N. 25)	413.166	413.166	413.166	413.000
SPESE PER INTERVENTI IN CASO DI INTERRUZIONI DI PUBBLICO SERVIZIO DI TRASPORTO DI LINEA ED IN CASO DI PUBBLICA CALAMITA' (ART.35, L.R. 30/10/1998, N. 25)	154.937	147.190	-	-
CONTRIBUTO ALLE AZIENDE O AI CONSORZI DI BACINO ESERCENTI SERVIZI PUBBLICI DI LINEA DI COMPETENZA REGIONALE PER L'ADEGUAMENTO DEL FONDO DI BUONUSCITA AL PERSONALE DIPENDENTE (ART.46, L.R. 30/10/1998, N. 25)	413.166	392.507	258.228	77.500
INTERVENTI PER FAR FRONTE AGLI ONERI DERIVANTI DALL'EFFETTUAZIONE DEI SERVIZI MINIMI AUTOMOBILISTICI E LAGUNARI (ARTT.20,32, L.R. 30/10/1998, N. 25 - ART.7, L.R. 09/02/2001, N. 5)	197.544.764	197.544.764	200.218.664	200.218.664
FONDO PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO E PRIVATO DI COMPETENZA REGIONALE (ART.21, L.R. 08/05/1985, N. 54 - ART.50, L.R. 30/10/1998, N. 25)	7.884.498	570.905	-	-
Totale finanziamento dei servizi su strada	206.410.530	199.068.532	200.890.058	200.709.164
CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO PER I SERVIZI FERROVIARI DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE IN CONCESSIONE ALLE FERROVIE DEL LO STATO S.P.A. (ART.9, C.3, LETT.B), D.LGS 19/11/1997, N. 422)	3.331.147	3.098.741	3.356.970	3.357.000
SPESE PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI CONFERITE IN MATERIA DI SERVIZI FERROVIARI D'INTERESSE REGIONALE E LOCALE NON IN CONCESSIONE ALLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A. (ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 08/02/2000)			5.211.567	5.204.000
SPESE PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI CONFERITE IN MATERIA DI SERVIZI FERROVIARI D'INTERESSE REGIONALE E LOCALE IN CONCESSIONE ALLE FERROVIE DELLO STATO S.P.A. (ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 27/01/2000)			98.498.143	98.506.000
INTEGRAZIONE DELL'ALiquOTA I.V.A. (1,5% DEL 10%) A CARICO DELLA REGIONE PER CONTRATTI DI SERVIZIO DA STIPULARE IN MATERIA DI SERVIZI FERROVIARI D'INTERESSE LOCALE (ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 27/01/2000 - ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 08/02/2000)			142.026	143.500
Totale finanziamento dei servizi ferroviari	3.331.147	3.098.741	107.208.705	107.210.500
Totale finanziamento dei servizi	209.741.677	202.167.273	308.098.763	307.919.664
FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ART.2, C.5, L. 18/06/1998, N. 194)	85.731.845	85.731.845	62.873.495	26.669.036
FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - II^ FASE (ART.2, C.5, L. 18/06/1998, N. 194)				12.794.507
CONTRIBUTI PER L'INCENTIVAZIONE E L'AMMODERNAMENTO DEL SISTEMA DI BIGLIETTIZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ART.19, L.R. 14/01/2003, N. 3)	-	-	-	-
INTERVENTI PER IL POTENZIAMENTO E L'AMMODERNAMENTO DEI VEICOLI E IMPIANTI FISSI E DELLE RELATIVE ATTREZZATURE A SERVIZIO DEL TRASPORTO PUBBLICO TERRESTRE DI PERSONE (L. 10/04/1981, N. 151)	383.828			3.553.000
INTERVENTI PER IL POTENZIAMENTO E L'AMMODERNAMENTO DI MEZZI, IMPIANTI FISSI E RELATIVE ATTREZZATURE A SERVIZIO DI TRASPORTI PUBBLICI PER VIA D'ACQUA (ART.11, L. 10/04/1981, N. 151)	216.344			298.124
FINANZIAMENTO STATALE PER INTERVENTI DI INVESTIMENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ART.18 TER, D.L. 13/05/1991, N. 151 - L. 12/07/1991, N. 202)	45.002.339	31.896.699	5.630.665	3.043.782
Totale finanziamento degli investimenti	131.334.356	117.628.544	68.504.160	46.358.449

2.4.3 I servizi aggiuntivi finanziati dagli Enti locali

Gli Enti locali sono tenuti a finanziare i servizi aggiuntivi eccedenti il livello minimo stabilito dalle Regioni. In tal modo le decisioni che comportino per la comunità locale oneri finanziari aggiuntivi vengono adottate secondo il principio di responsabilità dal governo locale, che è espressione della suddetta comunità.

I servizi aggiuntivi (figura 1) sono istituiti da Comuni e Province mediante stipula di specifico contratto di servizio. I servizi aggiuntivi sono stati attivati da tre Comuni capoluoghi di provincia e da tre Province.

Figura 1

Regione Veneto: servizi aggiuntivi istituiti dagli enti locali**2.5 Il finanziamento degli investimenti**

La l.r. 25/1998 ha previsto che la Regione Veneto contribuisca allo sviluppo degli investimenti del trasporto pubblico locale con appositi stanziamenti di bilancio, alimentati da risorse proprie e da trasferimenti dello Stato, definiti nell'ambito del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale approvato dalla Giunta regionale. Gli investimenti sono finalizzati:

- a) all'ammodernamento e al potenziamento dei mezzi (acquisto di mezzi di trasporto di persone costruzione e all'ammodernamento di natanti per il trasporto di persone per via d'acqua interna, lagunare e lacuale);
- b) alla costruzione e all'ammodernamento delle relative infrastrutture complementari (infrastrutture, autostazioni, poli di interscambio, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi);
- c) al trasporto delle categorie deboli dell'utenza;
- d) all'acquisto di apparecchiature tecnologiche di controllo e per l'integrazione tariffaria.

La legge detta la disciplina degli accordi di programma a seconda che siano realizzati con o senza risorse statali.

Per gli investimenti da realizzare con il concorso dello Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo 15 del D.lgs. 422/1997 ⁽⁸⁾.

Per gli investimenti da realizzare con risorse proprie, la Giunta regionale autorizza il Presidente alla stipula di accordi di programma con le Province e i Comuni interessati, individuando:

- a) le opere da realizzare ed i mezzi di trasporto da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione del programma di investimenti;
- c) i soggetti coinvolti, i loro compiti ed i loro obblighi;
- d) le risorse necessarie, i tempi e le modalità di erogazione dei contributi;
- e) il periodo di validità;
- f) le limitazioni all'uso diverso dei mezzi di trasporto pubblico dal servizio di linea.

La vigilanza sugli accordi di programma sono svolti da un collegio formato da un rappresentante della Regione, che lo presiede, da un rappresentante del soggetto beneficiario e da un rappresentante della Provincia o del Comune.

Programma regionale degli investimenti nel TPL 2000-2003. In base agli articoli 17 e 18 della L.R. 25/98, con deliberazione n. 4300/1999 è stato approvato il programma regionale di investimenti per il quadriennio 2000-2003 che ha utilizzato le risorse statali provenienti dalla legge 194/1998 ⁽⁹⁾.

La legge n. 194/98 ("Interventi nel settore dei trasporti") ha previsto, all'art. 2, interventi nel settore del TPL al fine di contribuire, tramite investimenti, al miglioramento dello stesso, concedendo la possibilità alle Regioni di contrarre mutui o altre operazioni finanziarie con rate a

⁽⁸⁾ La riforma del D.Lgs. 422/1997, all'art. 15 ha previsto che, nel quadro di una programmazione coordinata delle attività dei Livelli di Governo, nazionale e periferici, si stipulino appositi accordi di programma in materia di investimenti del TPL.

Gli accordi sono sottoscritti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere e sono impegnativi per le parti che sottoscrivono.

E' previsto il monitoraggio annuale sul grado di attuazione degli accordi, attraverso la verifica congiunta da parte dei sottoscrittori. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni-Autonomie locali sull'attuazione degli accordi. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

Il concorso finanziario degli enti locali che partecipano alla realizzazione dell'opera non può essere inferiore al 5 per cento dell'investimento.

Per salvaguardare il vincolo di destinazione delle risorse è stabilito che le risorse, di provenienza dal bilancio dello Stato, necessarie all'attuazione degli accordi di programma, sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione alle singole Regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in favore delle Regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse Regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere.

⁽⁹⁾ Prima della L. 194/98, l'art. 18-ter del DL 151/1991 convertito nella L. 201/1991 al fine di permettere gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, ha autorizzato le Regioni a contrarre mutui, con oneri a carico dello stato e anche in deroga ai limiti previsti dalle leggi vigenti con il vincolo di destinazione del fondo nazionale per gli investimenti (di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151).

carico dello Stato. Il contributo statale è di durata quindicennale, ed è pari per il complesso delle Regioni a 20 miliardi di lire per l'anno 1997, a 146 miliardi per l'anno 1998 e a 195 miliardi a decorrere dal 1999.

I finanziamenti sono destinati alla sostituzione di autobus in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone.

Inoltre, è previsto che:

- una quota non inferiore al 5% dei contributi assegnati alle Regioni dovrà essere utilizzata per finanziare autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale,
- mentre una quota non superiore al 5% sarà assegnata per finanziare l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il trasporto pubblico locale.

Con Decreto del Ministero dei Trasporti del 20 ottobre 1998 sono stati ripartiti fra le Regioni i contributi statali disposti con la L.194/1998.

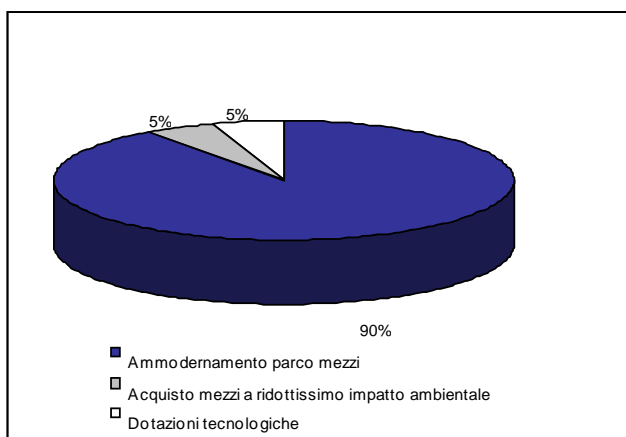
Con i contributi annuali di ammortamento a carico dello Stato attribuiti alla Regione Veneto (13,4 miliardi di lire per gli anni 97-98 e 15,7 miliardi a decorrere dal 1999 per 13 anni), la Regione Veneto ha stimato un finanziamento per un ammontare di 166 miliardi di lire (figura 2).

L'erogazione di fondi del programma di investimenti regionale 2000-2003 viene suddivisa gradualmente nei quattro anni del programma e riferita alle esigenze contenute nelle richieste delle Aziende esercenti servizi minimi di trasporto pubblico locale.

Il programma di investimenti mira al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- a) ammodernamento del parco mediante la sostituzione degli autoveicoli convenzionali obsoleti con età superiore a 15 anni (149 miliardi di lire);
- b) potenziamento del parco mediante finanziamento di mezzi ed alimentazione non convenzionale e mezzi elettrici a servizio dei centri storici, nonché di mezzi di navigazione a basso impatto ambientale e innovativi ai fini del contenimento del moto ondoso (9 miliardi di lire);
- c) acquisizione di tecnologie, anche a bordo dei mezzi, atte a razionalizzare e sviluppare il trasporto pubblico locale, nonché a migliorare la qualità del servizio offerto (8 miliardi di lire).

Figura 2 – Suddivisione per tipologia di intervento degli investimenti previsti dal programma 2000-2003 (somma ripartita euro 85.731.845)



Con successivi provvedimenti della Giunta regionale sono stati approvati gli accordi di programma con le Province ed i Comuni interessati, ai sensi dell'art. 18 L.R.25/98.

In un caso, la Provincia di Padova ha aggiunto risorse proprie rispetto a quanto stanziato dalla regione Veneto (7 miliardi di lire, il 41% del contributo regionale, pari a 17 miliardi di lire) ⁽¹⁰⁾.

Con le disponibilità finanziarie regionali sono stati acquistati 500 autobus per il rinnovo del parco mezzi, 26 autobus ad alimentazione non convenzionale, 10 natanti per la navigazione lagunare di Venezia e dotazioni tecnologiche.

Programma regionale degli investimenti nel TPL 2002-2004. Questo Programma è stato approvato con le deliberazioni di Giunta Regionale n. 3125 del 8 novembre 2002 e n. 225 del 7 febbraio 2003 alle quali hanno fatto seguito gli Accordi di programma stipulati con gli Enti Locali, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 25/98, nell'arco di tempo che va dal 14 marzo 2003 al 6 giugno 2003.

Per il finanziamento del Programma in questione sono state utilizzate le risorse stanziato dalle leggi finanziarie n. 488/99 e n. 388/2000 per la prosecuzione degli interventi previsti dalla legge 18

⁽¹⁰⁾ Gli obiettivi del concorso finanziario provinciale sono quelli di:

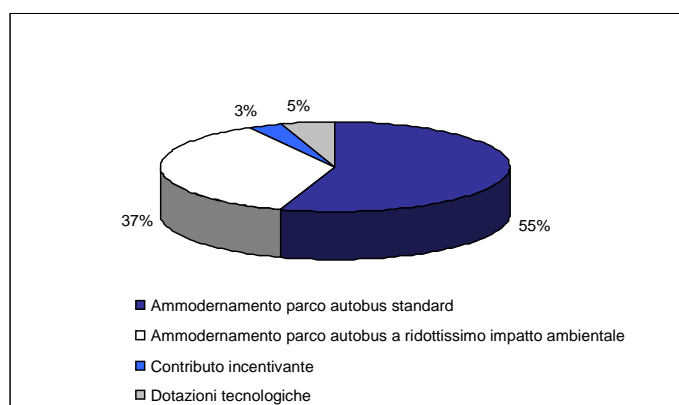
1. Incentivare la realizzazione di fermate attrezzate extraurbane, a cura dei Comuni, per migliorare il comfort e la sicurezza dell'utente in attesa nonché l'integrazione con altri modi di trasporto.
2. Sostenere l'attivazione/potenziamento di servizi di trasporto non di linea con finanziamenti a carico del bilancio provinciale, per assicurare in particolare la mobilità di anziani, disabili, giovani sportivi, nonché l'integrazione con i principali servizi pubblici di linea.
3. Attivare e sostenere finanziariamente forme di integrazione tariffaria a favore sia di abbonati che di utenti occasionali, allo scopo di semplificare le procedure amministrative con l'introduzione di un unico documento di viaggio riducendo nel contempo in maniera significativa l'esborso a carico dell'utente.
4. Agevolare l'uso del mezzo pubblico per le categorie deboli (pensionati, disabili, ecc.) con il rilascio della tessera regionale e adottare e finanziare speciali riduzioni tariffarie in occasione delle festività di fine anno, periodo particolarmente critico per il traffico nei principali centri urbani (biglietto "verde").
5. Attuare una campagna di informazione capillare e sistematica per rendere note le potenzialità di tutti i servizi di trasporto pubblico presenti nelle varie zone del territorio, nonché le principali agevolazioni di viaggio.

giugno 1998, n. 194. La legge finanziaria 2000 (L.488/1999, art. 54 c.1) ha autorizzato per il complesso delle Regioni limiti d'impegno quindicennali, di lire 67 miliardi a decorrere dall'anno 2001, e di lire 62 miliardi a decorrere dall'anno 2002.

Inoltre la Legge finanziaria 2001 (L. 388/2000 art. 144 c.1) ha attribuito, sempre al complesso delle Regioni, limiti d'impegno quindicennali di lire 30 miliardi a decorrere dall'anno 2002 e di lire 30 miliardi a decorrere dall'anno 2003. Con D.M. Trasporti del 17/5/2001 sono stati ripartiti i rispettivi fondi tra le Regioni a statuto ordinario.

Con i citati limiti d'impegno, per la quota attribuita al Veneto, il programma ha previsto al contraibilità di un mutuo pari a 82,5 milioni di euro. Con tali somme sono acquisibili complessivamente n. 460 autobus, n. 11 natanti per la navigazione lagunare di Venezia e dotazioni tecnologiche per la bigliettazione elettronica e il controllo satellitare dei veicoli.

Figura 3 – Suddivisione per tipologia di intervento degli investimenti previsti dal programma 2002-2004 (somma ripartita euro 82.500.000)



Per l'anno 2004, in particolare, verrà impegnata la somma di € 42.555.397,00 per il completamento del Programma, mentre con provvedimento della Giunta regionale saranno ripartiti i fondi pari ad € 2.500.000,00 relativi all'incentivo alle aziende che avranno speso entro il termine previsto del dicembre 2003 i contributi assegnati con il precedente programma quadriennale 2000-2003.

Programma regionale 2004-2005. Il Programma regionale 2004-2005 verrà finanziato con i fondi stanziati dall'art. 13, comma 2, della legge 1 agosto 2002, n. 166 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" e ripartiti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 maggio 2003 (G.U. n. 229 del 2.10.2003). La Legge 166/2002 (art.13 c.2), per favorire la riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione di mezzi adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, ha autorizzato limiti d'impegno quindicennali, pari per il complesso delle Regioni a 30

milioni di euro a decorrere dall'anno 2003 e di 40 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004. Con D.M. Trasporti del 5/5/2003 sono stati ripartiti i rispettivi fondi tra le Regioni a statuto ordinario. Una quota non inferiore al 10% di tali risorse dovrà essere destinata per l'esecuzione di interventi che prevedano lo sviluppo di tecnologie di trasporto ad elevata efficienza ambientale e l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale.

In considerazione del fatto che alla Regione Veneto è stata attribuita, come nel recente passato, una quota pari all'8,076% del totale, i limiti d'impegno quindicennali di €2.422.800 dal 2003 e di €3.230.400 dal 2004, consentiranno l'attivazione di un mutuo di circa 58 milioni di euro.

Con tale finanziamento si può prevedere l'acquisto di circa 300 nuovi autobus, riservando maggiore attenzione alle politiche ambientali, con la conseguenza di destinare maggiori risorse all'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale.

Ai fini della ripartizione dei fondi alle aziende di trasporto, per il tramite degli Enti affidanti, saranno adottati i criteri relativi alla vetustà del parco autobus e alla consistenza chilometrica dei servizi. Verranno previsti, altresì, opportuni incentivi mirati all'accelerazione dell'acquisto dei mezzi, tenuto conto dell'Accordo Stato - Regioni per il monitoraggio sui finanziamenti per investimenti.

Programma di investimenti nelle tecnologie per il biennio 2003-2004. Questo Programma, approvato con D.G.R. n. 4138 del 30.12.2003, è finalizzato a favorire l'integrazione tariffaria fra le diverse modalità di trasporto all'interno di aree urbane ed extraurbane più estese. Viene richiesto l'impegno da parte del richiedente all'apporto di mezzi propri al piano finanziario nella misura minima del 50%.

Il Programma viene finanziato con queste tre fonti:

- 1) art. 19 della legge regionale 14 gennaio 2003, n. 3 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2003" che prevede la concessione da parte della Giunta Regionale di contributi straordinari pari ad €6.000.000,00 ripartiti in €3.000.000,00 per ciascuno degli esercizi finanziari 2003 e 2004, al fine di incentivare l'ammodernamento del sistema di bigliettazione del trasporto pubblico locale ed i connessi sistemi tecnologici per il controllo e la gestione operativa della mobilità regionale;
- 2) D.G.R. n. 3125/02 che ha determinato, tra l'altro, finanziamenti per €3.800.000,00 da destinare alle aziende che intendano realizzare progetti di sistema di bigliettazione conformi alle direttive di cui alla D.G.R. n. 2052/2001 e di tecnologie per il controllo satellitare degli autoveicoli;
- 3) art. 13 comma 2 della L. n. 166/2002: si prevede un accantonamento di €7.500.000,00.

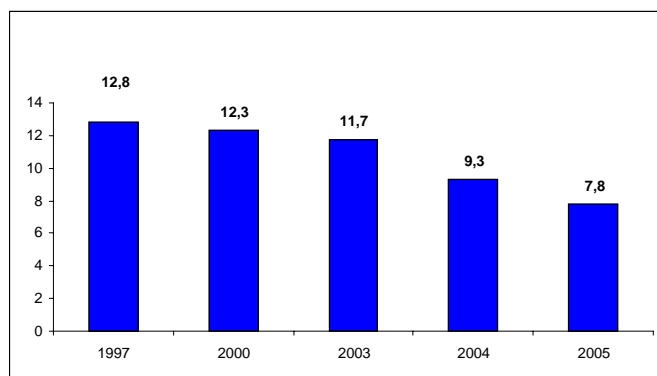
Gli indirizzi per il Programma 2004-2006, a livello di investimenti, sono rivolti a dare impulso ad un'allocazione delle risorse sulle modalità di trasporto che presentano minori costi in termini ambientali e sulle tecnologie a servizio del trasporto pubblico locale, per rendere questa modalità di trasporto più confortevole e concorrenziale rispetto al mezzo privato.

In particolare, gli investimenti tecnologici verranno finalizzati:

- alla dotazione di apparecchiature periferiche (a bordo dei mezzi) che consentano l'acquisizione dei dati relativi alla localizzazione degli autobus, il loro trattamento in sede centrale e il riversamento all'utenza delle informazioni ritenute significative (per es. sul successivo arrivo del mezzo in servizio su una determinata linea) mediante sistemi quali le "paline intelligenti";
- all'acquisizione dei dati sulla domanda soddisfatta e al loro utilizzo per la revisione dei programmi di esercizio.

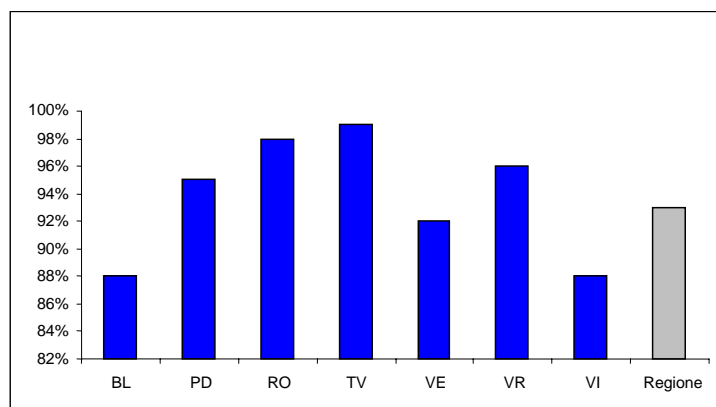
Gli effetti dei programmi di investimento sull'età media del parco rotabile. Gli importanti interventi finanziari in tema di investimenti realizzati e da realizzare condurranno ad una evidente riduzione del grado di vetustà dei mezzi rotabili, che nel 2005 è stimato in 7,8 anni a fronte dei 12,8 del 1997.

Figura 4 – Evoluzione dell'età media espressa in anni del parco mezzi delle aziende operanti nella regione Veneto



E' importante sottolineare come il rapporto tra assegnazioni di risorse ed effettive erogazioni presenta indici di attuazione nel Veneto abbastanza confortanti (circa 93%).

Figura 5 – Rapporto percentuale tra le erogazioni e le assegnazioni per area provinciale



2.6 La politica tariffaria e l'integrazione modale e tariffaria

In base agli artt. 7 e 27 della L.R. 25/1998, i criteri della politica tariffaria dei servizi minimi di trasporto pubblico locale sono stabiliti dalla Giunta regionale, sentiti gli Enti locali interessati, nel rispetto dei principi di integrazione tra le diverse modalità di trasporto, e della necessità di assicurare il conseguimento del rapporto del 35% tra ricavi da traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture.

Per quanto concerne l'aggiornamento delle tariffe, si evidenzia come, pur non accogliendo formalmente il criterio del price-cap, la L.R.25/1998 stabilisce che esso possa essere effettuato con cadenza annuale tenuto conto del tasso di inflazione, di variazioni significative del costo medio di produzione del servizio, del conseguimento della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto a quello privato. Tale metodo condiziona la possibilità di adeguare le tariffe in connessione al raggiungimento di definiti standard qualitativi delle prestazioni da garantire agli utenti. Una qualità di servizio inferiore allo standard impedisce l'adeguamento tariffario: attraverso il collegamento tra variazione della tariffa e recupero di qualità del servizio viene accresciuta la tutela del cittadino – utente.

La Legge regionale 25/1998 recepisce “in toto” le indicazioni espresse dal legislatore nazionale in materia di integrazione tariffaria e modale.

La volontà di realizzare interventi volti al coordinamento delle modalità di trasporto ed alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità, da attuare attraverso il coinvolgimento degli enti locali, viene evidenziata nell'art. 1 della predetta legge.

L'art. 17 dispone che la Regione contribuisce con appositi fondi di bilancio, mediante risorse proprie e dello Stato al sostegno degli investimenti nel settore finalizzati (anche) alla implementazione delle tecnologie per la realizzazione dell'integrazione tariffaria. I contributi regionali sono destinati, in particolare, all'acquisto di apparecchiature per l'integrazione tariffaria.

Nel Veneto non è stata ancora attuato, a livello unitario, un sistema di integrazione tariffaria.

Si segnalano tuttavia alcuni accordi stipulati in materia per la realizzazione di sistemi di integrazione tariffaria in alcune zone circoscritte del territorio regionale.

A decorrere dal 24/09/2000 la Regione Veneto, congiuntamente con Trenitalia S.p.A. e La Marca S.p.A, ha istituito un servizio intermodale integrato per i viaggiatori della tratta Treviso - Portogruaro, comprensivo di un sistema di integrazione tariffaria.

Sono stati inoltre istituiti dei sistemi di integrazione tariffaria tra modalità di trasporto su gomma e su rotaia lungo le linee Conegliano - Calalzo, Conegliano – Vittorio Veneto, Treviso – Vicenza, Padova – Vicenza e Padova – Bassano.

Un notevole passo in avanti nella realizzazione di un sistema integrato a livello regionale è stato compiuto con la stipulazione di un accordo di programma tra Regione Veneto e Comune di Padova, per la sperimentazione di biglietto unico integrato, che permetterà agli utenti della provincia di viaggiare con lo stesso titolo di viaggio indifferentemente sui mezzi urbani, su quelli extraurbani e sui treni del servizio di trasporto pubblico locale.

L'accordo padovano è antesignano di altri previsti dal programma regionale di investimenti per le tecnologie nel settore del trasporto pubblico locale, il cui scopo è appunto di conseguire una politica di integrazione tariffaria e di conseguire la realizzazione di un sistema di bigliettazione automatico unificato regionale, caratterizzato da interoperabilità tra i sistemi adottati dalle diverse aziende (comprese quelle ferroviarie), in modo da permettere l'utilizzo di tutti i mezzi senza dover conoscere le varie tariffe e acquistare separatamente biglietti diversi.

Con D.G.R. n. 2052 del 3.08.2001 sono state definite le "Direttive riguardanti la bigliettazione del trasporto pubblico locale ed i connessi sistemi tecnologici per il controllo e la gestione operativa della mobilità regionale" che costituiscono uno standard di riferimento per l'adozione dei sistemi tecnologici. In esse sono determinati i requisiti essenziali della nuova tecnologia a servizio della bigliettazione e dei connessi sistemi informatici a bordo.

2.7 Aspetti finanziari dei contratti di servizio con le aziende TPL in Veneto

Ai sensi degli artt. 18 e 19 del D.Lgs. 422/97, l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato mediante contratti di servizio, il cui contenuto è disciplinato, per quanto riguarda la Regione Veneto, dall'art. 31 della L.R. 25/98.

Il contratto di servizio è uno strumento normativo che definisce i rapporti e gli obblighi intercorrenti tra l'Amministrazione concedente e il gestore del servizio.

La Regione Veneto ha definito con la delibera di Giunta regionale 326/2001 lo schema-tipo di contratto di servizio da adottare nei rapporti con le aziende di TPL.

Nel trasporto su gomma, a decorrere dal 1° gennaio 2001, tutti i Comuni capoluogo di provincia e tutte le sette Amministrazioni provinciali hanno sottoscritto i contratti di servizio con le aziende esercenti secondo lo schema tipo.

Nel trasporto ferroviario gli accordi in tema di delega alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a, disciplinati dagli articoli 9 e 12 del D.lgs. 422/1997, hanno trovato applicazione a partire dal primo gennaio 2001, a seguito del D.P.C.M. 16-11-2000.

Con tale decreto sono state individuate e trasferite alle Regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti in tema di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale.

Di seguito vengono presi in esame gli aspetti più importanti dei contratti di servizio, facendo anche riferimento a quelli finora stipulati.

Periodo di validità. I primi contratti di servizio su gomma hanno avuto validità 1.1.2001-31.12.2003. In data 29/05/2001 è stato stipulato il primo contratto di servizio tra Regione Veneto e Trenitalia S.p.a. per il servizio sperimentale sull'intera rete regionale, con validità dal 01/01/2001 al 31/12/2001. In seguito, in attuazione della D.G.R. 1793 del 05/07/2002, è stato sottoscritto tra le controparti il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario relativo al periodo 01/01/2002- 31/12/2003.

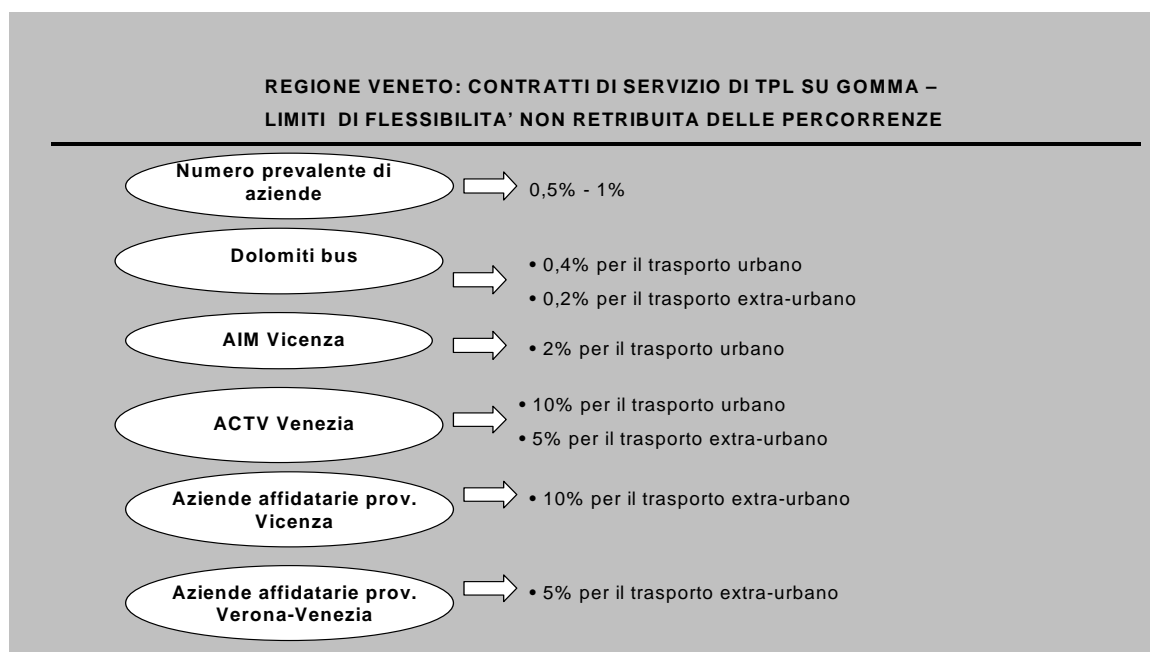
Oggetto del contratto. Le caratteristiche dei servizi offerti ed il relativo programma analitico di esercizio sono riportati in un allegato ai contratti che comprende normalmente il grafo della rete e l'elenco delle linee costituenti la rete dei servizi di trasporto pubblico locale, con relativo programma di esercizio (con l'indicazione della loro lunghezza, della loro periodicità, dei relativi orari e fermate obbligatorie e della produzione chilometrica annua delle stesse). In sede di prima stipulazione i contratti di servizio hanno previsto per la massima parte l'erogazione del medesimo livello di servizio assicurato nel rapporto precedente la stipula.

Variazioni al programma di esercizio. Il contratto di servizio disciplina le variazioni al programma di esercizio. In base agli articoli 2-3 dello schema-tipo, in accordo tra le parti possono essere effettuate modifiche all'organizzazione dei servizi per soddisfare esigenze di interesse pubblico, garantendo comunque, a parità di costo, un livello del servizio non inferiore a quello fissato nel

programma di esercizio originario. Nel caso di variazioni che comportino una minore percorrenza imputabile all'azienda, è prevista la riduzione del corrispettivo chilometrico in misura proporzionale alla stessa. Lo schema-tipo offre invece margini di discrezionalità agli enti affidanti per la determinazione dei limiti delle variazioni dovute a cause di forza maggiore non imputabili all'affidatario (deviazioni a seguito di chiusure stradali per lavori di viabilità, inondazioni o altre calamità, etc.), entro i quali la maggiore percorrenza è ritenuta rischio d'impresa, e quindi non compensata, e di converso oltre il quale la percorrenza eccedente viene riconosciuta come servizio aggiuntivo e quindi destinate a gravare sull'Ente affidante (si veda figura 6). In ogni caso è richiesta l'autorizzazione preventiva dell'amministrazione committente. In effetti i contratti di servizio su gomma presentano alcuni casi di variabilità anche spiccata del *range* ammissibile.

Figura 6

Regione Veneto: contratti di TPL su gomma – limiti di flessibilità non retribuita delle percorrenze



In base invece al contratto Regione Veneto-Trenitalia, Trenitalia può procedere, previa comunicazione alla Regione almeno tre giorni prima, a modifiche del programma di esercizio con l'eventuale attivazione di servizi sostitutivi in quantità adeguata alla domanda di mobilità, per l'effettuazione di lavori programmati di migliorie, rinnovo e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, nonché delle aree e degli impianti nei quali si sviluppano le attività relative all'esercizio ferroviario.

L'eventuale diminuzione quantitativa del servizio ferroviario programmato, qualora non sia determinata da eventi fortuiti o accidentali o da sciopero del personale, comporterà la relativa riduzione del corrispettivo da erogare a Trenitalia in misura proporzionale ai treni x km non effettuati.

Al fine di consentire l'adeguamento tempestivo delle modalità di offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, anche per favorire l'integrazione modale, le parti possono procedere d'intesa a riprogrammare le percorrenze chilometriche complessive oggetto del contratto, senza necessità di varianti contrattuali ove tale riprogrammazione non comporti una variazione dei corrispettivi a carico della Regione.

Obblighi e impegni dell'affidatario. I contratti riportano l'elenco degli obblighi contrattuali a carico dell'azienda affidataria:

1. effettuare i servizi di trasporto oggetto del contratto;
2. possedere depositi, officine ed impianti adeguati e stipulare per essi polizze assicurative;
3. utilizzare materiale rotabile idoneo a garantire la sicurezza del servizio;
4. personale qualificato ed in numero adeguato al raggiungimento delle finalità;
5. applicare il contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotramvieri ed osservare le disposizioni legislative relative al trattamento previdenziale;
6. garantire la sicurezza negli ambienti di lavoro ai sensi del D. Lgs. 19/9/1994, n. 626, del D.P.R. 459/1996 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché delle altre norme in materia;
7. rispettare gli standard minimi di qualità;
8. fornire all'Ente affidante la rendicontazione annuale relativa allo svolgimento dei servizi oggetto del contratto;
9. fornire alla Regione e all'Ente affidante tutti i dati e le informazioni sull'attività aziendale su supporto cartaceo o informatico, necessari per il funzionamento dell'Osservatorio Provinciale della Mobilità e banca dati del piano di Bacino del TPL, nonché per l'Osservatorio permanente regionale della Mobilità di cui all'art. 45 della L.R. 25/98;
10. rispettare, nell'applicazione delle tariffe e nell'adozione dei titoli di viaggio, la struttura tariffaria prevista dalle disposizioni regionali;
11. promuovere iniziative volte a prevenire i fenomeni di evasione dal pagamento dei titoli di viaggio;
12. provvedere alla certificazione dei bilanci aziendali per aziende con percorrenza superiore a un milione di chilometri;

13. Tenere contabilità separate ai sensi dell'art. 1, comma 5 del Regolamento n. 1893/91/CEE per aziende con altre attività secondo lo schema del bilancio tipo definito dal Ministero del Tesoro;
14. Provvedere al versamento dei contributi previdenziali secondo la normativa in vigore;
15. Rispettare il diritto di sciopero del personale dipendente, osservando le disposizioni inerenti le garanzie, in caso di sciopero, nei servizi pubblici essenziali, ai sensi della legge 12.6.90, n.146 e successive modifiche ed integrazioni;

A tutela dell'effettivo svolgimento del servizio l'Affidatario è spesso tenuto a fornire garanzia fideiussoria - bancaria o assicurativa - per un importo ad una percentuale del corrispettivo annuo. La garanzia viene restituita dall'Ente affidante, accertato che il servizio è stato svolto in conformità alla normativa e al contratto, alla scadenza contrattuale

Molti contratti prevedono che l'Affidatario abbia l'obbligo di stipulare una polizza assicurativa per responsabilità civile verso terzi.

Tariffa. Sino alla determinazione delle tariffe da parte della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 27 della L.R. 25/1998, l'Affidatario è tenuto al rispetto delle tariffe adottate dall'Ente Affidante, e delle disposizioni relative alle agevolazioni tariffarie di cui all'art. 49, comma 7 della legge medesima.

Nei contratti è previsto che, in mancanza della determinazione delle tariffe da parte della Giunta regionale, l'Ente affidante possa procedere annualmente all'adeguamento delle tariffe in vigore tenuto conto dell'eventuale tasso di inflazione e delle variazioni significative del costo medio di produzione del servizio intervenute nell'anno precedente.

Per quanto riguarda le ferrovie, ai sensi dell'art.15 del contratto di servizio Regione Veneto-Trenitalia, questa adotta le tariffe in vigore al momento della stipula del contratto. Le eventuali variazioni tariffarie devono essere approvate dalla Giunta Regionale.

Le richieste di Trenitalia di adeguamento tariffario relative agli anni 2002 e 2003 possono essere avanzate una volta all'anno e saranno riferite al tasso di inflazione annuo programmato.

Trenitalia si impegna ad investire i ricavi relativi all'aumento tariffario, al netto di quelli dovuti all'adeguamento connesso al tasso di inflazione annuo programmato, in progetti o attività finalizzati al miglioramento del servizio per l'anno in corso, salvo il caso in cui Trenitalia effettui unilateralmente investimenti straordinari sulla qualità del servizio/rotabili.

Gli aumenti tariffari non devono comunque eccedere o comportare tariffe difformi dalle comparabili tariffe applicate nel settore del gommato pubblico, con l'obiettivo di perseguire la logica dell'integrazione tariffaria.

Corrispettivo e modalità di erogazione. I contratti di servizio possiedono caratteristiche di certezza finanziaria in quanto assicurano la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e tenuto conto del mancato introito derivante dall'applicazione delle agevolazioni tariffarie. L'eventuale mancato introito è compensato a consuntivo. Essi devono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, che, al netto dei costi di infrastruttura, devono raggiungere almeno lo 0,35, con l'eccezione delle aree a domanda debole. I contratti di servizio devono avere corrispondente e piena copertura di bilancio. Infatti agli oneri previsti dai contratti di servizio e posti a carico degli enti contraenti devono corrispondere risorse finanziarie effettivamente disponibili a pena di nullità dei contratti di servizio medesimi.

Il bilancio annuale e quello pluriennale della Regione assicurano la copertura finanziaria sia dei servizi di competenza della Regione che dei servizi minimi di competenza degli Enti locali. Perciò l'onere complessivo risultante dai contratti di servizio relativi a tutti i servizi minimi corrisponde allo stanziamento complessivo che la Regione iscrive nel proprio bilancio di previsione.

Per i contratti di servizio di competenza della Regione, la Giunta regionale autorizza la direzione regionale competente a sottoscrivere i contratti di servizio di propria competenza per l'intero periodo di validità con assunzione delle relative obbligazioni per il medesimo periodo. Il Dirigente della struttura regionale competente provvede a corrispondere direttamente agli affidatari i contributi per i servizi minimi di competenza regionale.

La Giunta regionale assegna annualmente agli Enti locali i finanziamenti destinati alla copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio con gli affidatari dei servizi minimi di trasporto pubblico locale.

L'erogazione dei finanziamenti agli Enti locali è effettuata dal Dirigente della struttura regionale competente in rate mensili anticipate.

Il corrispettivo assegnato dagli Enti affidanti alle aziende si aggiunge alle entrate tariffarie e risulta comprensivo degli oneri di ammortamento del materiale rotabile e degli impianti. Esso è calcolato al netto di contributi pubblici per investimenti. La corresponsione del 95% delle risorse assegnate dagli Enti affidanti alle Aziende avviene in rate mensili o trimestrali entro l'ultimo giorno di ciascun mese o trimestre, mentre il restante 5% è versato entro 120 giorni dalla presentazione della rendicontazione. L'attribuzione di quote di questo 5% è subordinato al raggiungimento di determinati standard di efficienza operativa o di qualità. Infatti una quota pari all'1% del totale del corrispettivo dipende dal positivo raggiungimento di uno dei seguenti obiettivi:

- conseguimento del rapporto ricavi/costi pari o superiore allo 0,35 (al netto del costo delle infrastrutture);

- miglioramento del rapporto ricavi/costi rispetto all'anno precedente.

Una quota del 2% è invece subordinata al rispetto delle condizioni concernenti gli standard qualitativi del servizio, che ogni Ente committente propone preliminarmente all'azienda e che sono approvate con un allegato al contratto, tenendo conto delle specifiche peculiarità dell'organizzazione aziendale (ad es. rispetto della Carta dei servizi, oppure in un altro caso 0,75% manutenzione mezzi, 0,5% pulizia, 0,75% regolarità del servizio). In sede di rendicontazione, l'importo del corrispettivo è rideterminato in relazione ad eventuali riduzioni della percorrenza risultante dal programma di esercizio. A tale scopo viene accantonata per costituire una riserva una percentuale pari al 2% del corrispettivo, che sarà erogata eventualmente a consuntivo.

Il corrispettivo potrà essere integrato a consuntivo, tenuto conto dell'eventuale mancato introito derivante dall'applicazione delle agevolazioni tariffarie in relazione a specifici interventi finanziari disposti dalla Regione del Veneto.

In corrispondenza di ogni pagamento periodico l'Ente Affidante ha la facoltà di operare il recupero, anche per conto della Regione, su richiesta della medesima, di eventuali debiti a carico dell'Affidatario mediante compensazione di crediti maturati dallo stesso a qualsiasi titolo.

Il corrispettivo è assoggettato alla disciplina relativa alla imposta sul valore aggiunto.

In base all'art. 5, comma 6, del contratto RV-Trenitalia i corrispettivi annui vengono erogati per le prestazioni rese relative al 1°, 2°, 3°, 4° trimestre di ogni anno. Le rate vengono liquidate posticipatamente a seguito di emissione delle fatture da parte di Trenitalia corredata dall'attestazione, rilasciata dal Direttore Regionale del Veneto della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia, relativa al servizio effettivamente erogato.

L'erogazione del predetto corrispettivo è subordinata alla effettiva acquisizione, al bilancio regionale, delle risorse finanziarie trasferite dallo Stato alla Regione e alla sottoscrizione del contratto.

2.8 Gli indicatori di performance delle aziende di TPL

Le analisi di seguito presentate riportano alcuni dati produttivi ed economici sul trasporto pubblico locale su strada del Veneto nel periodo 1999-2001.

L'analisi verte sulle sette principali aziende di TPL del Veneto, che servono tutti i capoluoghi di provincia e che rappresentano circa l'85% del volume di servizio di trasporto pubblico locale offerto nella Regione. Le aziende considerate sono:

- AMT di Verona;
- SITA di Rovigo;
- ACTT di Treviso;
- APS di Padova;
- AIM di Vicenza;
- Dolomiti Bus di Belluno;
- ACTV gestione automobilistica di Venezia.

Va ricordato che i dati relativi alle sette realtà non sono confrontabili tra di loro, in quanto ogni azienda opera in contesti socio-dimensionali e morfologici diversi.

In particolare, la Dolomiti Bus S.p.a. di Belluno effettua un volume di servizio urbano assolutamente marginale rispetto a quello extraurbano e provinciale.

Con riferimento alla ACTV di Venezia, si è deciso di limitare l'analisi al servizio di trasporto su gomma e quindi di non includere la gestione navigazione della città lagunare. Tale scelta è stata dettata dall'impossibilità di valutare attraverso gli indicatori utilizzati alcune specificità proprie del trasporto su acqua.

Dato il periodo osservato, i valori assoluti saranno espressi in lire.

Indicatori di domanda, offerta e struttura. Da un punto di vista produttivo (tavola 2), si osserva una lieve riduzione dell'offerta del servizio in termini di autovetture*km (-0,4% dal 1999 al 2001), mentre aumenta notevolmente, del 15,9%, il numero dei passeggeri trasportati.

Il numero dei dipendenti è calato dello 0,7%, al pari del suo costo assoluto (-0,4%), mentre in termini medi esso è cresciuto dello 0,3%. Dello stesso tasso è cresciuta la produttività per addetto.

L'incidenza del costo del lavoro sul totale di costi di esercizio si è ridotta nel triennio, passando dal 65% al 62,7%.

Tavola 2

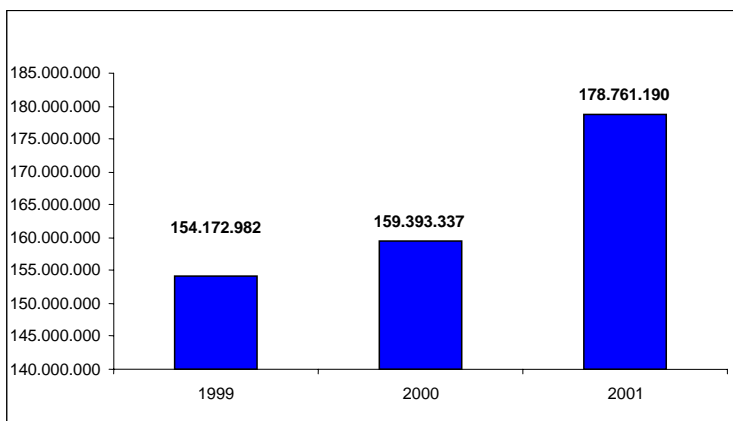
Domanda, offerta e personale

Anni	Viaggiatori trasportati	Autobus * km	Costo del personale (mld di lire)	Costo del personale/costi totali	N. dipendenti	Costo medio del personale (mld di lire)	Produttività del lavoro (autovetture * km per addetto)
1999	154.172.982	47.695.806	165	65,0%	2.302	72	20.719
2000	159.393.337	47.216.892	159	62,5%	2.284	70	20.673
2001	178.761.190	47.521.779	165	62,7%	2.287	72	20.779
Var 01/99	15,9%	-0,4%	-0,4%	-3,5%	-0,7%	0,3%	0,3%

Aziende: AMT Verona, SITA Rovigo, ACTT Treviso, APS Padova, AIM Vicenza, Dolomiti bus Belluno, ACTV auto Venezia; esclusa ACTV navigazione

Fonte: Elaborazioni su dati Regione Veneto e Corte dei Conti-sezione regionale per il Veneto

Figura 7 - Viaggiatori trasportati



Indicatori della gestione. I costi totali della gestione (tavola 3) presentano un andamento in linea con l'inflazione (+3,4% dal 1999 al 2001), mentre i ricavi da traffico confermano anche se non con la stessa dinamica (+7,9%), il buon risultato della lievitazione della domanda.

Il settore mostra nel 2001 un livello di copertura dei costi con i ricavi da traffico (35,5%) superiore di mezzo punto percentuale al limite minimo richiesta dalla riforma ed in ascesa rispetto al 1999 (figura 8). Abbastanza stabile (+1,6%) l'andamento dei sussidi pubblici, che riescono a coprire la metà dei costi.

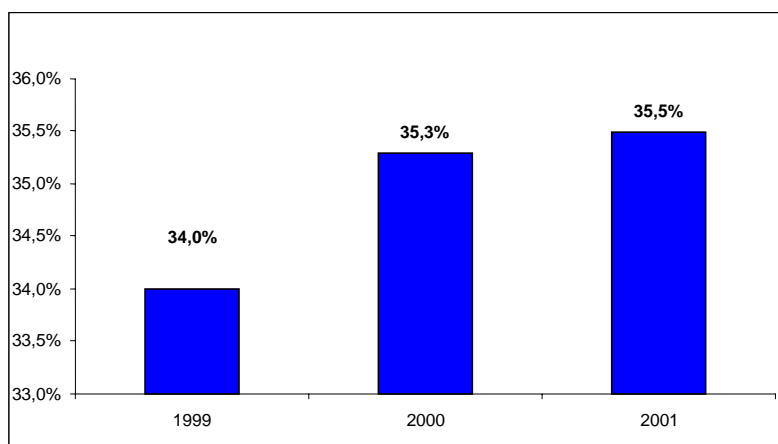
Tavola 3
Dati e indicatori gestionali

Anni	Ricavi da traffico (mld di lire)	Costi totali (mld di lire)	Ricavi da traffico/costi totali	Contributi pubblici (mld di lire)	Contributi pubblici/costi totali	Ricavi diversi (mld di lire)	Ricavi da traffico + contributi pubblici (mld di lire)	Ricavi da traffico + contributi pubblici + ricavi diversi (mld di lire)	Risultato di gestione (mld di lire)
1999	86,5	254,1	34,0%	126,0	49,6%	37,1	212,5	249,6	-4,5
2000	90,0	255,2	35,3%	130,3	51,0%	36,8	220,3	257,1	1,9
2001	93,3	262,7	35,5%	132,4	50,4%	40,0	225,7	265,7	3,0
<i>Var 01/99</i>	7,9%	3,4%	4,4%	5,1%	1,6%	7,8%	6,2%	6,5%	

Aziende: AMT Verona, SITA Rovigo, ACTT Treviso, APS Padova, AIM Vicenza, Dolomiti bus Belluno, ACTV auto Venezia; esclusa ACTV navigazione

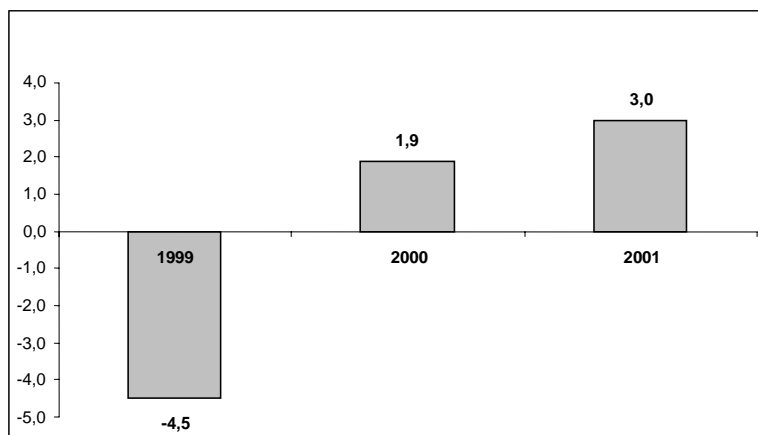
Fonte: Elaborazioni su dati Regione Veneto e Corte dei Conti-sezione regionale per il Veneto

Figura 8 - Indice di copertura dei costi totali con ricavi da traffico (%)



Con l'apporto dei ricavi diversi dal traffico, il settore è passato da un disavanzo di esercizio del primo anno (-4,5 miliardi di lire) al risultato positivo del 2001 (3 miliardi di lire), confermando un andamento di maggiore efficienza e attrattività del servizio, in presenza di aumenti contenuti delle tariffe.

Figura 9 - Risultato di gestione (valori in mld di lire)



Gli indicatori di ricavo e costo per unità prodotta (tavola 4) confermano l'ascesa relativa dei ricavi da traffico rispetto ai costi, mentre in termini di viaggiatore trasportato calano sia i ricavi che i costi.

Tavola 4
Altri rapporti

Anni	Ricavi da traffico/autobus km (lire)	Costi/autobus km (lire)	Ricavi da traffico per viaggiatore trasportato (lire)	Ricavi totali per viaggiatore trasportato (lire)	Costitotali per viaggiatore trasportato (lire)
1999	1.813	5.328	561	802	1.648
2000	1.907	5.406	565	796	1.601
2001	1.962	5.528	522	746	1.470
<i>Var 01/99</i>	8,2%	3,8%	-7,0%	-7,0%	-10,8%

Aziende: AMT Verona, SITA Rovigo, ACTT Treviso, APS Padova, AIM Vicenza, Dolomiti bus Belluno, ACTV auto Venezia; esclusa ACTV navigazione

Fonte: Elaborazioni su dati Regione Veneto e Cortei dei Conti-sezione regionale per il Veneto

3. Il servizio Idrico

3.1 Lo stato di attuazione della riforma nel Veneto

Nella Regione Veneto, la Legge Galli è stata realizzata attraverso tre fasi sostanziali:

1. la fase politico regionale, durata circa 5 anni, dal 1994 al 1998, attraverso la quale si sono generate le condizioni per la definizione ed approvazione della Legge Regionale di attuazione 5/1998;
2. la fase politico locale, durata circa 2 anni, dal 1999 al 2000; attraverso la quale si sono generate le condizioni per la costituzione degli ATO e per la definizione della forma di cooperazione;
3. la fase istituzionale, organizzativa ed operativa, durata altri 3 anni, dal 2001 al 2003 nella quale è avvenuto l'insediamento degli ATO, la ricognizione delle opere e l'approvazione dei piani d'ambito.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 388 del 17.02.99 è stata approvata la Convenzione tipo e il Disciplinare Tecnico per la regolamentazione coerente dei rapporti fra Autorità d'Ambito ed Enti Gestori in tutta la Regione Veneto.

Per accelerare la riforma del settore la Giunta Regionale del Veneto ha anche deliberato nell'ottobre 2000 di erogare un finanziamento per l'attività di ricognizione delle opere acquedottistiche e fognarie; la Regione Veneto ha quindi provveduto alla realizzazione di un software, denominato MOSAV (Modello Strutturale degli Acquedotti del Veneto), per la raccolta e gestione dei dati risultanti dalle ricognizioni in modo da integrare, con uno strumento omogeneo, tutte le informazioni provenienti dagli ATO.

L'anno successivo la Regione ha approvato il programma di attività e interventi previsti dalla delibera CIPE 44/2001 e finanziati per le annualità 1999-2000 con il fondo previsto dall'art. 18, comma 3 della L. 36/94. In tal senso la Regione Veneto ha destinato una somma a titolo di finanziamento per lo svolgimento dell'attività di predisposizione del Programma pluriennale degli interventi.

Infine la Regione ha emanato anche un atto di completamento di programmazione obiettivo 2 per il periodo 2002-2006 volto a specificare quanto previsto dal DOCUP (Documento Unico di Programmazione attraverso il quale la Regione utilizza i fondi europei per lo sviluppo economico del Veneto) e dalla valutazione della situazione ambientale. Lo stesso complemento, nella scheda della misura 4.1 – Infrastrutture ambientali – stabilisce che il requisito essenziale per la realizzazione di interventi destinati al ciclo integrato delle acque è l'esistenza dei piani d'Ambito.

La Regione Veneto ha, per tale motivo, stabilito una data ultima, il 31 dicembre 2003, per l'approvazione dei Piani d'Ambito. Dopo il 31.12.2003 requisito fondamentale per l'accesso agli

importi globalmente previsti per il settore delle risorse idriche, è l'esistenza dei piani d'Ambito ai quali gli interventi oggetto di finanziamento dovranno ricondursi. Sulla base di questa spinta, tutti i piani d'Ambito del Veneto sono stati approvati entro il 31.12.2003.

Il numero degli ATO e le forme di cooperazione prescelte. Avendo riguardo alla realtà territoriale, idrografica e politico-amministrativa del territorio veneto, nonché agli obiettivi di fondo proposti dalla stessa L. 36/1994 sostanzialmente riassumibili nel miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio e nell'ottimizzazione dell'utilizzo e della gestione della risorsa, sono stati individuati i seguenti 8 Ambiti Territoriali Ottimali, dei quali sette principali e uno più piccolo (Valle del Chiampo) con specifiche caratteristiche territoriali ed economiche, le cui problematiche tecniche riguardanti la depurazione dei reflui industriali ne hanno reso opportuna l'autonoma delimitazione:

- ALTO VENETO;
- VENETO ORIENTALE;
- LAGUNA DI VENEZIA
- BRENTA;
- BACCHIGLIONE;
- VERONESE;
- POLESINE;
- VALLE DEL CHIAMPO.

Relativamente alle forme di cooperazione, la L.R. 5/1998 demanda la scelta tra la forma del consorzio e quella della convenzione, entrambe previste dalla legge n. 142/1990.

Gli otto A.T.O. individuati hanno provveduto ad stabilire le seguenti forme di cooperazione:

- Consorzio: per gli A.T.O. Bacchiglione, Brenta, Polesine, Veneto Orientale e Veronese;
- Convenzione: per gli A.T.O. Alto Veneto, Laguna di Venezia e Valle del Chiampo.

Tavola 5

La struttura degli ATO nel Veneto

	COMUNI		POPOLAZIONE		SUPERFICIE kmq		FABBISOGNO IDRICO (l/s)		DENSITÀ' ab/kmq
	Num.	%	Num.	%	Num.	%	Num.	%	
ALTO VENETO	66	11%	206.658	5%	3.596	20%	2.281	7%	57
VENETO ORIENTALE	115	20%	897.939	20%	3.539	19%	7.623	23%	254
LAGUNA DI VENEZIA	25	4%	651.063	15%	1.266	7%	4.724	14%	514
POLESINE	52	9%	269.129	6%	1.964	11%	1.820	5%	137
VERONESE	97	17%	784.024	18%	3.062	17%	5.972	18%	256
VALLE DEL CHIAMPO	10	2%	50.055	1%	162	1%	280	1%	309
BACCHIGLIONE	144	25%	1.048.628	24%	3.097	17%	7.253	22%	339
BRENTA	72	12%	473.301	11%	1.679	9%	3.262	10%	282
VENETO	581	100%	4.380.797	100%	18.365	100%	33.213	100%	239

La Regione Veneto, per attuare la riforma, ha dovuto affrontare e risolvere quasi tutti i problemi normalmente presenti a livello nazionale: notevoli diversità geografico morfologiche, variazioni e complicazioni idro-geologiche, esistenti e consolidati Enti di gestione (pubblici e privati), problemi istituzionali connessi ai fattori di scala (numero di comuni e numero di province da aggregare), incompatibilità politico-istituzionali e, non da ultimo, le numerose scadenze elettorali che certamente non ne hanno facilitato l'iter.

I risultati ottenuti. I principali risultati ottenuti nel Veneto oltre alla completamento delle fasi di attuazione della riforma, compresa l'approvazione dei Piani d'ambito sono:

1. graduale accorpamento strutturato delle funzioni di gestione del Servizio Idrico Integrato;
2. graduale azzeramento delle cosiddette gestioni "in economia";
3. riduzione del numero degli Enti Gestori, soprattutto, per aggregazione;
4. aumento della coscienza ambientale della vulnerabilità degli acquiferi e dell'incerto futuro qualitativo delle sorgenti idropotabili;
5. aumento della sensibilità sociale connessa all'uso razionale della risorsa ed al risparmio idrico;

6. superamento della visione minimalista e micro-localistica della soluzione dei problemi del ciclo integrato delle acque;
7. implemento della visione di scala dei problemi idropotabili e conseguente interesse politico-istituzionale per la definizione di scenari di appropriate dimensioni in coerenza con la pianificazione territoriale strategica;
8. consapevolezza della necessità di determinare sistemi di gestione industriale avanzata del ciclo idrico integrato mediante l'utilizzo di moderne tecnologie che consentano la continuità, la sicurezza, l'economia e la qualità dei servizi idrici;
9. consapevolezza della necessità di forti investimenti di settore che possano salvaguardare gli acquiferi (sia come sorgenti che come corpi recettori), ridurre gli sprechi e accompagnarsi allo sviluppo sostenibile del territorio;
10. incremento della consapevolezza sociale del rapporto tra tariffa del Servizio Idrico Integrato e costi di gestione ed investimenti di sviluppo (Boscolo, Cambuzzi, Monterosso, 2004)

3.2 L'analisi dei Piani finanziari di due ATO del Veneto

Al fine di valutare la politica tariffaria degli Ato, sono stati analizzati i relativi Piani Finanziari. Nello specifico, vista la riscontrata disomogeneità dei dati riportati negli otto Piani esaminati, si è deciso di circoscrivere l'analisi all'Ato Veronese e all'Ato Brenta che, per taluni elementi dimensionali ed idrografici e per la tipologia dei dati indicati nel Piano d'Ambito, presentano caratteristiche simili.

Tuttavia appare opportuno rilevare come tale analisi non possa e non voglia assumere la valenza di *benchmark*, soprattutto in considerazione della diversa situazione ante riforma dei due ambiti territoriali.

Il Piano finanziario ipotizza che il SII abbia inizio nel 2004. Si tratta naturalmente di un'ipotesi virtuale in quanto per l'avvio del Piano ci sarà una fase transitoria in cui, ad esempio, le gestioni in economia dovranno confluire nei cosiddetti gestori salvaguardati.

L'analisi finanziaria dell'Ato si articola nelle seguenti fasi:

- a) individuazione dell'attuale composizione dei costi operativi;
- b) proiezione dei costi operativi nell'orizzonte trentennale, valutando i benefici, in termini di economie di scala e di scopo, derivanti dall'accorpamento delle gestioni preesistenti;
- c) valutazione della Tariffa Media Ponderata (TMP) delle gestioni preesistenti;
- d) definizione della Tariffa Reale Media applicata;
- e) proiezione della redditività futura del servizio, e verifica della sostenibilità della tariffa.

Prima di entrare nel merito dei dati, è opportuno fornire alcuni dati di riferimento generali sui due ATO che si è deciso di esaminare:

- *ATO Veronese.* L'Ambito Territoriale Ottimale "Veronese" è costituito da 97 Comuni tutti ricadenti nella Provincia di Verona: l'unico Comune della provincia che non rientra nell'ATO Veronese è quello di Castagnaro, che è stato inserito nell'Ambito Territoriale Ottimale del Polesine.

Si è costituito nella forma di Convenzione il 10.02.1999; il 23 maggio 2002 l'Assemblea d'Ambito ha però deliberato la trasformazione in Consorzio di funzioni, forma associativa che dà all'Autorità d'Ambito una maggiore autonomia. A far data dal 01.01.2003, l'ATO Veronese è quindi un Consorzio. Da un punto di vista gestionale, prima della Salvaguardia, il servizio era gestito da 12 Enti gestori più circa 50 Comuni che gestivano direttamente il servizio "in economia". Il 16.12.2002 è stato approvato il regime di Salvaguardia per 8 Enti Gestori, la durata del quale è stata fissata in due anni dalla firma della Convenzione.

- *Ato Brenta.* L'Ato Brenta, è un Consorzio di 72 Comuni appartenenti alle province di Padova (43), Treviso (1) e Vicenza (28). Nell'aprile 2002 è iniziata la ricognizione delle opere che si è conclusa nel novembre dello stesso anno. Al momento della costituzione del Piano d'Ambito, nel territorio operavano tre Enti Gestori (ALTOPIANO SERVIZI SRL, BRENTA SERVIZI SPA, SETA SPA) che presentavano i requisiti richiesti dall'art. 5 della L.R. 5/98, mentre erano numerose le gestioni "in economia" localizzate per lo più nella parte più settentrionale del territorio. L'assemblea d'Ambito ha approvato il 24.07.2002 il regime di Salvaguardia: sono stati salvaguardati tre Enti Gestori e le gestioni in economia sono state accorpate ai gestori salvaguardati. Il periodo di salvaguardia è stato fissato in quattro anni a partire dalla stipula della Convenzione, che è stata approvata dall'Assemblea d'Ambito il 28 novembre 2002 e sottoscritta dagli enti Gestori il 20 dicembre 2002. Il piano d'Ambito è stato approvato il 22.12.2003.

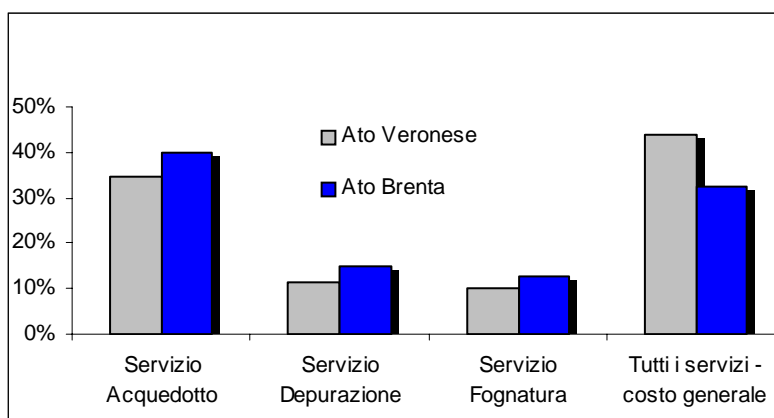
I costi operativi. L'avvio della Legge n. 36/1994 sancisce implicitamente l'avvio di una gestione del servizio idrico che si ispira al criterio industriale. Tale approccio implica un rigoroso controllo delle attività lungo il percorso della creazione del valore, anche se nel contesto di un servizio pubblico a carattere eminentemente sociale. Ogni attività ritenuta inutile o dannosa ai fini della creazione del valore deve essere evitata e debbono essere adottate tutte le contromisure di mitigazione ed eliminazione delle cause esterne o interne che possano inficiare il risultato. Il risultato, nel caso in esame è:

- rispetto dei termini della concessione, attuazione degli investimenti e rispetto dei livelli di servizio;
- equilibrio economico e finanziario della gestione.

Nella figura 10 viene indicato per ciascun ATO l'incidenza del costo del personale addetto ad ogni servizio sul totale.

La notevole incidenza di costi di tipo "indiretto" riferiti a "tutti i servizi – costo generale" è giustificata nel principio ispiratore del modello, improntato al mantenimento – almeno nel breve e medio termine – sulla terziarizzazione dei servizi relativi alle manutenzioni ordinarie delle reti e degli impianti.

Figura 10 -Incidenza del costo del personale per servizio

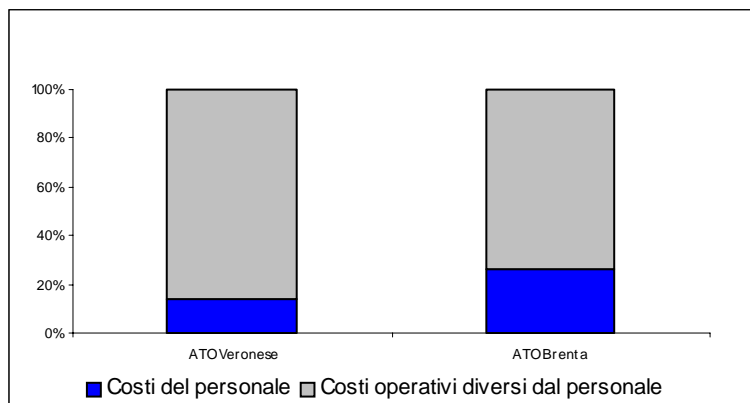


I costi operativi diversi dal personale si compongono di due categorie di costi:

- *Costi endogeni*, ovvero costi generati dalle normali operazioni di esercizio e manutenzione ordinaria degli impianti, nonché dall'operatività dell'Azienda in materia di gestione di sé stessa e dei rapporti con il cliente. Nella classe rientrano le normali voci di costo per acquisti, per servizi ed in generale per tutte gli impieghi a fecondità semplice necessari per la gestione corrente.
- *Costi esogeni*, cioè costi (entranti, costanti o uscenti) generati da cause esterne alla gestione operativa di cui sopra. Rientrano in questa classe mutui, accantonamenti, i costi collegati alla redazione del piano d'Ambito, i costi di gestione della aree di salvaguardia.

Attuale composizione dei costi operativi e l'evoluzione prevista dal Piano Finanziario. Nella figura 11 è indicata l'attuale composizione dei costi operativi dei due ATO esaminati. Si rileva come l'incidenza dei costi del personale sul totale dei costi operativi dell'ATO Brenta sia il doppio di quella dell'ATO Veronese.

Figura 11 - Attuale composizione dei costi operativi



L'analisi dei costi operativi è volta alla determinazione dei costi di progetto che il gestore dovrà sopportare per l'esercizio del Servizio Idrico Integrato nel rispetto dei livelli di servizio imposti dalla normativa vigente e degli obiettivi di Piano d'Ambito.

La stima viene formulata considerando un periodo di riferimento temporale pari alla durata della gestione assunta dal Piano d'Ambito, ossia 30 anni.

Nella determinazione dei costi operativi nel medio e lungo termine si è ipotizzato di ottenere economie di scala in relazione alla voce "servizi di terzi" (inclusa nella voce "altri costi operativi" nei grafici sottostanti), che assume un peso rilevante nel Piano Finanziario. L'importo di tale voce, assunto all'avvio come pari al costo attualmente sostenuto dai comuni, dovrebbe progressivamente diminuire in seguito all'accorpamento dei servizi terziarizzati, che beneficerebbero di una migliore base di contrattazione.

Figura 12 - Evoluzione costi operativi ATO Veronese 2004-2033

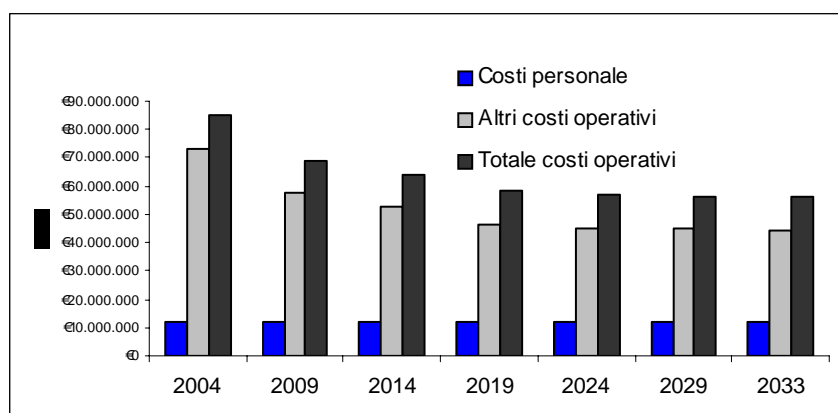
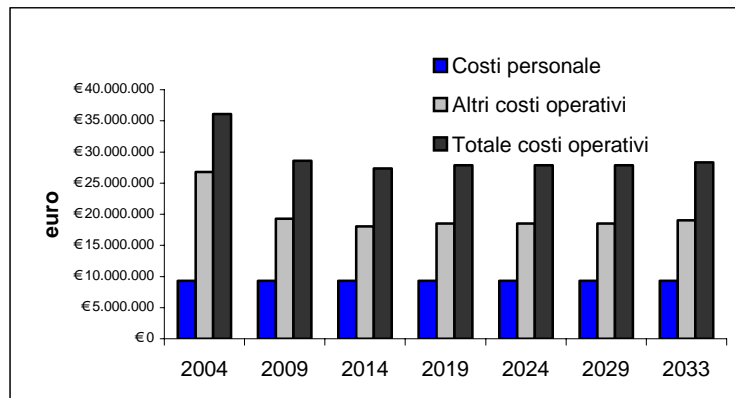


Figura 13 - Evoluzione costi operativi ATO Brenta 2004-2033



Tariffa Reale media ed investimenti. Nelle figure seguenti è rappresentata l'evoluzione della tariffa reale media (valore nominale senza inflazione) e degli investimenti netti che verranno effettuati dagli Ato nel periodo 2004-2012. Si sottolinea come entità e andamento temporale della Tariffa reale media sono correlati anche ai corrispondenti valori degli investimenti.

Figura 14 - ATO Veronese: evoluzione tariffa reale media ed investimenti - 2004-2012

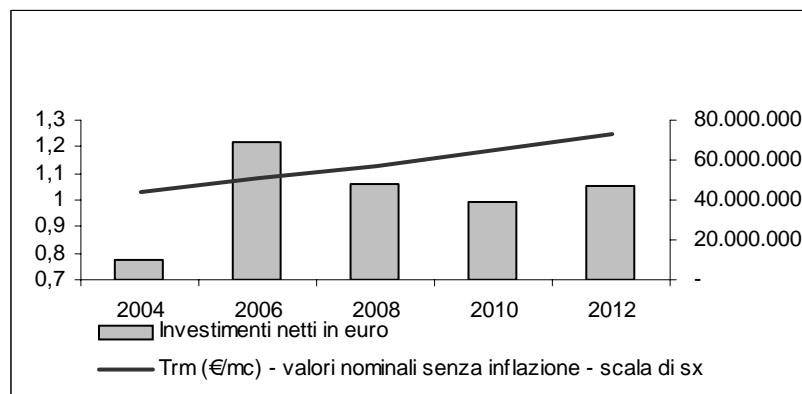
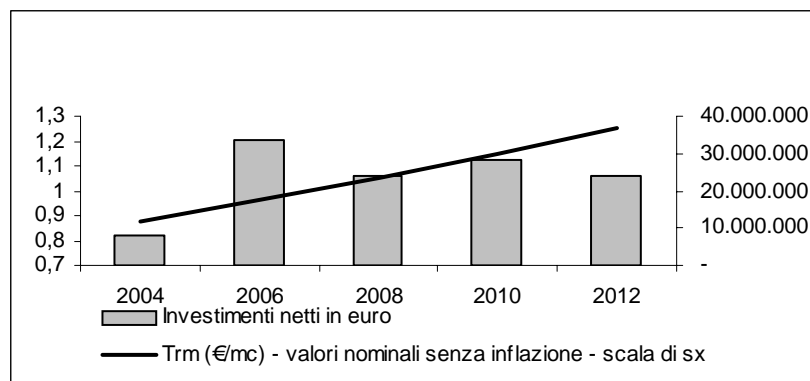


Figura 15 - ATO Brenta: evoluzione tariffa reale media ed investimenti - 2004-2012



La “Relazione annuale al Parlamento sullo stato dei servizi idrici. Anno 2002” predisposta nel luglio 2003 dal Comitato per la vigilanza sull’uso delle risorse idriche contiene alcuni dati utili per avere un termine di paragone con i dati contenuti nei due Piani Finanziari degli Ato esaminati.

Il primo dato da confrontare è quello relativo all’andamento della Tariffa Reale Media per macroaree geografiche riportato nella tavola 6.

Tavola 6

Sviluppo della tariffa reale media per aree di riferimento (€/mc)

Area di riferimento	TMPP	TRM Anno 1°	Anno 5°	Anno 10°
Nord	0,74	0,87	0,97	1,34
Centro	0,87	0,91	1,04	1,19
Sud	0,89	0,92	1,05	1,25
Isole	0,99	1,01	1,18	1,35
Ato Veronese	0,81	0,88	1,05	1,31
Ato Brenta	1,04	1,04	1,13	1,31

Come desumibile dalla tavola, nel decimo anno di applicazione della riforma, le Tariffe degli ATO Veronese e Brenta risulteranno inferiori sia alla media della Macroarea Nord che a quella delle Isole.

Relativamente allo sviluppo tariffario, il primo dato che emerge è che l’implementazione della riforma comporta una crescita della tariffa pari, in media nazionale, al 5%, passando da 0,88 € (tariffa media ponderata delle gestioni preesistenti) a 0,93 € (media nazionale delle tariffe applicabili il primo anno di gestione), mentre nel medio-lungo periodo l’incremento atteso è ben più rilevante, risultando pari a circa il 53% al 15° anno.

Con riferimento agli Ato in esame, si sottolinea come l'implementazione della riforma non abbia comportato dei consistenti incrementi tariffari (incremento del 9% per l'Ato Veronese, tariffa invariata per l'Ato Brenta).

Come accennato poc'anzi, la valutazione relativa alla consistenza della Tariffa Reale Media non può essere effettuata senza la contemporanea analisi dell'entità degli investimenti.

L'investimento pro capite dell'Ato Veronese è di circa 50 euro all'anno, mentre quello dell'Ato Brenta è di oltre 65 euro all'anno. La media degli investimenti pro capite/anno degli Ato del Nord, ad eccezione di un valore isolato di €80, è pari a poco meno di 33 €

Il valore medio nazionale è pari a circa €36,5 pro capite/anno.

La redditività attesa. Le figure che seguono riportano una valutazione del flusso lordo della gestione nel periodo trentennale 2004-2033.

Sono messi a confronto i flussi primari generati dai ricavi tariffari e i flussi generati da costi operativi ed investimenti, valutati già al netto dei contributi a fondo perduto.

Il tempo di rientro del flusso è stimato in quindici anni per l'ATO Veronese e in diciassette anni per l'ATO Brenta. Se si considera come questi valori siano riferiti ai flussi lordi e pertanto non tengono conto di oneri derivanti dal capitale circolante, mutui ed altre forme di passività a medio - lungo termine ed a breve termine e della tassazione, è evidente come, stante la sostenibilità finanziaria dell'operazione, la redditività del capitale proprio su operazioni di questo genere si attesta su valori bassi. Tale peculiarità è da ascrivere alla conformazione fisiologica dei Piani d'Ambito, i quali prevedono un costante flusso di investimenti anche sul lungo termine, ed al meccanismo tariffario voluto dal DM 1.8.96, il quale è essenzialmente basato sulla copertura dei costi e non sul premio per la qualità del servizio fornito.

Figura 16 - ATO Veronese: redditività attesa 2004-2033

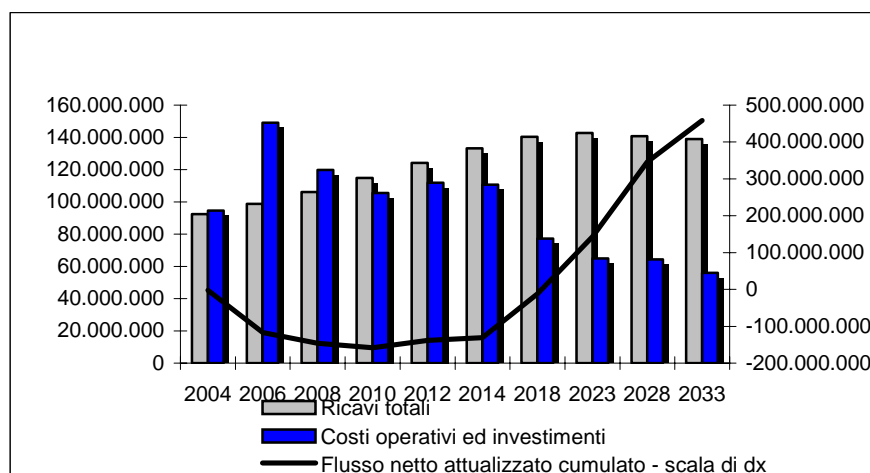
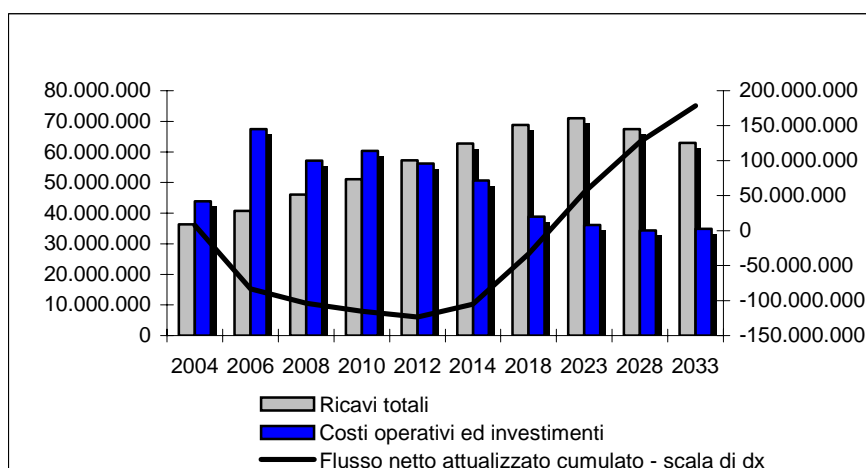


Figura 17 - ATO Brenta: redditività attesa 2004-2033



Indicatori di efficienza ed economicità. Nelle intenzioni del legislatore, l'aggregazione territoriale e funzionale del servizio e la programmazione congiunta di politica tariffaria e di investimenti avrebbe apportato sostanziali benefici alla gestione economica.

Al fine di valutare l'impatto della riforma del servizio idrico in termini di efficienza ed efficacia del servizio, viene rappresentata l'evoluzione attesa di alcuni indicatori gestionali nel decennio 2004-2013.

Gli indicatori individuati come idonei a valutare le *performance* di un Ato in termini di economicità sono i seguenti:

- Estensione della rete per addetto (km)
- Volumi erogati per addetto (mc)

- Costo operativo totale per mc erogato (€)
- Costo operativo per addetto (€)

Si rileva come tali indicatori prestazionali esponcano in estrema sintesi l'andamento previsionale della gestione.

Nessuno di questi indicatori ha significato se preso separatamente e in valore assoluto; essi vanno osservati nel loro complesso al fine di dare un giudizio globale e qualitativo sulle linee guida del Piano.

Dall'analisi dei grafici sottostanti si evince un costante progresso in termini di efficienza della gestione. In particolare:

- aumenta la dotazione di rete gestita per addetto;
- aumenta la produzione di risorsa idropotabile per addetto;
- diminuisce considerevolmente il costo della produzione della risorsa idropotabile;
- si abbate notevolmente anche il costo operativo complessivo in rapporto agli addetti.

Figura 18 - ATO Veronese: volumi erogati per addetto ed estensione della rete per addetto - 2004-2013

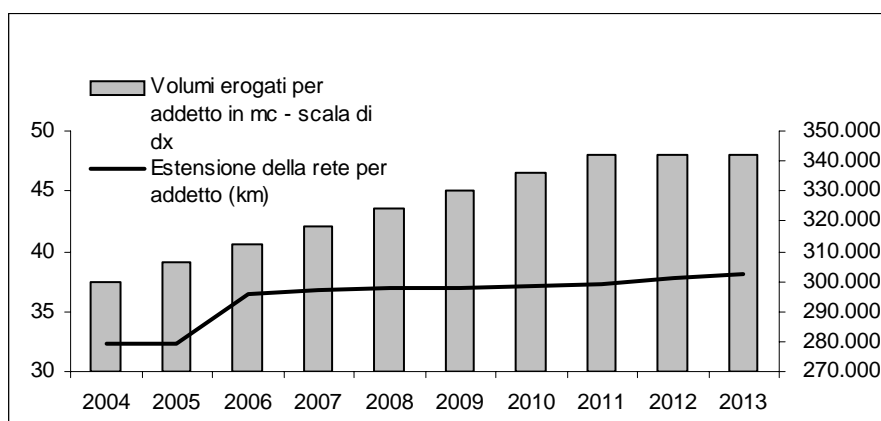
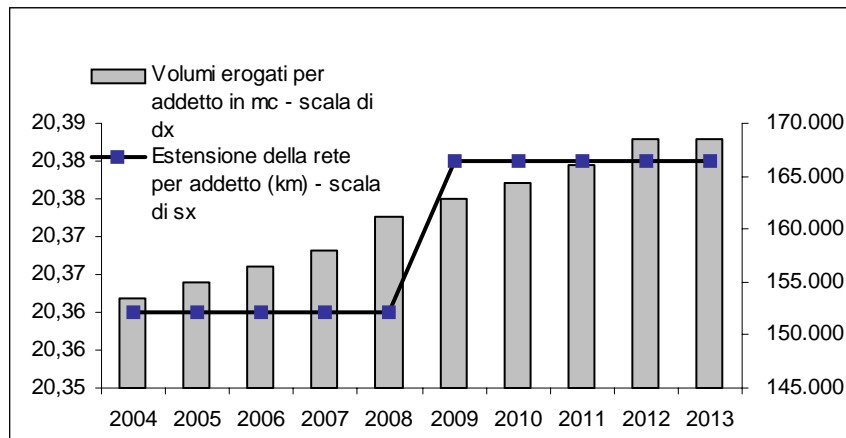


Figura 19 - ATO Brenta: volumi erogati per addetto ed estensione della rete per addetto - 2004-2013



BIBLIOGRAFIA

- BELCARO P., PESCHECHERA A. (2004), in Regione del Veneto - Giunta regionale – Assessorato alle politiche dell'ambiente e della mobilità' *“La qualità dei servizi ferroviari nella Regione Veneto”*, Venezia.
MANCA RIFERIMENTO NEL TESTO
- BOSCOLO F., CAMBRUZZI T., MONTEROSSO E. (2004), *“Il governo delle risorse idriche nella Regione Veneto: ruolo delle Autorità d'ambito e stato di applicazione della riforma sulle acque”*, Venezia.
- CORTE DEI CONTI (2004), *“Indagine sui trasporti pubblici locali nella Regione Veneto”*, Venezia.
- REGIONE DEL VENETO GIUNTA REGIONALE - SEGRETERIA INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ - DIREZIONE MOBILITÀ (2004), *“Indirizzi per il programma triennale 2004-2006 dei servizi di trasporto pubblico locale”*.
- REGIONE DEL VENETO GIUNTA REGIONALE - SEGRETERIA INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ - DIREZIONE MOBILITÀ (2003), *“DDR 177/45.02: Bando di gara per l'appalto di servizi di trasporto ferroviario regionale e locale”*.
- REGIONE DEL VENETO GIUNTA REGIONALE – SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (2003), *“Il programma regionale di investimenti per il trasporto pubblico locale 2002-2004”*.