

Chi sono e cosa fanno gli Enti di Governo del TPL in Italia?

Roma, Centro Congressi Cavour, 9 giugno 2017
Romeo Incerti

Sommario

- **Gli Enti di governo del TPL dal D.Lgs. 422/97 fino al D.L 50/17**
 - L'organizzazione del TPL nel D.Lgs. 422/97
 - L'organizzazione del TPL nel D.L. 138/2011
 - La riforma del TPL Art. 48 D.L. 50/2017
 - La riforma del TPL Art. 27 D.L. 50/2017 – comma 12 quater
- **Stato dell'arte: Bacini ed Enti di governo nel panorama regionale**
- **Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia:**
 - **Emilia Romagna**
 - **Piemonte**
 - **Lombardia**
 - **Calabria**
- **Agenzie cui possono essere affidate funzioni dell'ente di governo**
- **Enti di governo del Bacino: alcune conclusioni e qualche suggerimento**

L'organizzazione del TPL nel D.Lgs. 422/97

- Il capo II del D.Lgs. 422/97 è dedicato all'organizzazione del trasporto pubblico locale;
- L'art. 14 comma 2 afferma:
 - Nell'esercizio dei compiti di programmazione le regioni:
 - a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;
 - b) redigono i piani regionali dei trasporti ... tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane

L'organizzazione del TPL nel D.Lgs. 422/97

- L'impianto del D.Lgs. 422/97 è un impianto fortemente «autonomista»
- Il fulcro del sistema sono gli enti locali, ed in particolare la Regione per i trasporti su ferro, la Provincia per i trasporti su gomma, il Comune per i servizi svolti all'interno di un solo comune
- Non vi sono indicazioni in merito ai bacini nè a come organizzare gli enti di governo dei bacini
- L'Emilia Romagna è l'unica regione che istituisce «agenzie», tra loro molto diversificate, ma col compito di dare attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione

L'organizzazione del TPL nel D.L. 138/2011

- **Nei primi anni di questo decennio si esaurisce la spinta federalista e lo Stato comincia a legiferare anche nel settore del TPL;**
- **Nel 2011, con il D.L 138 si disciplinano gli ambiti territoriali ottimali; si tratta di una disciplina generale che riguarda tutti i servizi pubblici locali e non solo il TPL;**
- **Nel 2012 si reintroduce il Fondo Nazionale Trasporti, da alcuni giudicato un «toccasana», da altri come la fine della stagione federalista nel settore del TPL**

L'organizzazione del TPL nel D.L. 138/2011 – Art. 3bis

«**A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali** a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012.

La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio”

L'organizzazione del TPL nel D.L. 138/2011 – Art. 3bis

Il limite di fondo dell'art. 3bis del D.L 138/2011 è che non prevede una distinzione tra bacino di traffico ed ambito di gara, ed inoltre enfatizza il concetto di «economie di scala» che nel TPL non esistono.

Purtroppo, molte Regioni, adeguandosi alla norma nazionale, hanno previsto bacini di traffico «regionali» senza suddivisione in lotti di affidamento.

Qualche Regione, Toscana e Friuli, hanno espletato gare sulla base di questo modello di organizzazione dei servizi di TPL; anche la Liguria ha avviato la gara, ma poi l'ha sospesa per le sentenze del TAR e per la modifica degli orientamenti politico-amministrativi

Per quanto riguarda gli organi di governo dei bacini la norma prevede che si possano costituire nuovi organi (agenzie) o designare organi esistenti (province, regioni, enti di area vasta)

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

Di riforma del TPL si parla da molti anni e già la si dava per scontata lo scorso anno, nell'ambito dei decreti legislativi della riforma Madia.

Ci auguriamo che questa sia la volta buona.

Anche se un dubbio c'è: lo strumento utilizzato (decreto legge) presuppone «necessità ed urgenza», e forse qui non c'è, e le norme, in alcuni casi, sono molto dettagliate e precise, col rischio di invadere le competenze regionali, che sono rimaste inalterate all'esito della

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

- 1. I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. La definizione dei bacini di mobilità rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile.**

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

2. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Agli enti di governo dei bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo costituiscono società interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

- 3. La regione o la provincia autonoma determina i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che si intende soddisfare, che è eseguita con l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico, di linea e no, nonché delle fonti informative di cui dispone l'Osservatorio istituito dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.**
- Gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti in relazione ai servizi effettuati entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di regioni ed enti locali, che adottano adeguate garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili. Le Regioni hanno la facoltà di far salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ove coerenti con i criteri di cui al presente articolo**

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

4. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente ..., gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica... Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti... Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

- 5. Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, gli enti locali devono comunque procedere al nuovo affidamento nel rispetto della vigente normativa, dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto, ovvero scadrà tra la predetta data e fino all'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo.**

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

- **Bacini di mobilità ampi (almeno 350.000 abitanti);**
- **I bacini di mobilità devono essere definiti con criteri trasportistici, con l'eccezione però che sono consentiti i bacini coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane; questa eccezione salva i bacini provinciali anche qualora siano stati definiti con il solo criterio dei confini amministrativi;**
- **Bacini articolati in più lotti di gara; una scelta giustissima, ma che all'atto pratico presenterà una marea di problemi, di cui il più importante sarà il coordinamento operativo tra i vari lotti; il tutto si supererebbe con un modello tipo «Transport for London» (gare per linea e gestione unitaria dei ricavi)ma non vedo né volontà politica né competenze tecniche**

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

Alcune perplessità sul nuovo testo :

- Perché è stata modificata la formulazione del 138/11 «istituendo o designando gli enti di governo» con la più generica dicitura «i bacini di mobilità e i relativi enti di governo sono determinati dalle regioni...»?
- Il comma 2 dell'art. 48 afferma che l'ente di governo del bacino deve essere costituito in forma di società di capitali di totale proprietà pubblica, qualora vi sia il conferimento di reti ed impianti: è un obbligo? Che fine fanno le agenzie costituite in forma di enti pubblici? È obbligatorio trasformarle?

La riforma del TPL

Art. 48 D.L. 50 2017

Alcune perplessità sul nuovo testo :

- Perché non vengono chiaramente indicati compiti e responsabilità dell'ente di governo dei bacini, cosa che invece era chiaramente delineata nel testo unico sui servizi pubblici locali all'art 13 comma 3, nel quale si affermava «Le funzioni di organizzazione dei servizi a rete, ivi compresa la scelta della modalità di gestione, la determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, l'affidamento della gestione, la stipula del contratto di servizio e la relativa vigilanza e il controllo, sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali»; è sufficiente il rinvio indiretto all'art. 3bis del D.L. 138/11?
- Perché non è indicata alcuna scadenza per la riorganizzazione dei bacini e degli enti di governo?

La riforma del TPL

Art. 27 D.L. 50 2017 - comma 12quater

12-quater. Le funzioni di regolazione, di indirizzo, di organizzazione e di controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono distinte e si esercitano separatamente. L'ente affidante si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale qualora il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante ovvero sia affidatario diretto o *in house* del predetto ente.

La riforma del TPL

Art. 27 D.L. 50 2017 - comma 12quater

Concordando pienamente con gli obiettivi e la *ratio* della norma vi sono alcune perplessità:

- Vi è qualche ente affidante che si sottrae all'applicazione di questa norma? (così, a memoria, forse la regione Puglia e parte della Lombardia)
- La norma è costituzionale?;
- Chi e come sceglie la stazione appaltante «sostitutiva»?;
- Come si considerano le partecipazioni minoritarie, sia all'ente affidante che alla società di gestione?;
- Se la società di gestione è di proprietà o partecipata dalla Regione e l'ente affidante raggruppa comuni ed enti di area vasta si applica questa norma oppure no?

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Ovviamente nessuna Regione si è adeguata al nuovo testo;

Alcune Regioni avevano adeguato la propria organizzazione del TPL all'art. 3bis del D.Lgs. 138/11, ma non è detto che questa riorganizzazione sia coerente con le indicazioni del D.L. 50/17;

Purtroppo, per carenza di informazioni, non si è in grado di valutare la congruenza dell'organizzazione del TPL nelle varie regioni con le nuove norme;

Probabilmente poche regioni, nella definizione dei bacini, hanno svolto le analisi della domanda previste ai commi 1 e 3 dell'art. 48 del D.L.50/17;

Probabilmente le agenzie costituite in forma di ente pubblico non rispettano i dettami del comma 2 dell'art. 48

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Val d'Aosta	Bacino di traffico unico suddiviso in 3 sub-bacini. (L.R. 29/97)	Regione (L.R.29/97)
Piemonte	4 bacini: 2 provinciali (Torino e Cuneo) e 2 sovraprovinciali per la gomma (L.R. 1/2000) I bacini possono essere suddivisi in lotti omogenei. (D.G.R. 17-4134/12)	Agenzia della Mobilità Piemontese per l'esercizio delle funzioni degli enti territoriali. Ad eccezione del bacino di Torino, le province si occupano dell'affidamento del servizio. (L.R.1/2000)
Lombardia	6 bacini: 3 provinciali (Bergamo, Brescia e Sondrio) e 3 sovraprovinciali.	Agenzie trasporto pubblico locale in ciascun bacino, costituite in forma di enti

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Provincia autonoma di Trento	Per il TPL extraurbano, l'ambito territoriale ottimale coincide con l'intero territorio provinciale. Per il TPL urbano sono stati individuati 7 ambiti ordinari, 13 ambiti estivi e 13 ambiti invernali (L.P. 16/93)	Per il TPL extraurbano è competente la Provincia. Per ambiti urbani è competente la Comunità montana, qualora il territorio coincida, oppure gli enti locali con consorzi o appositi organi (L.P. 16/93)
Provincia autonoma di Bolzano	Non risulta siano stati definiti bacini di traffico. I servizi sono svolti in concessione (L.P. 16/85)	Le competenze sono in capo alla Provincia; nel 2012 è stata attivata una Agenzia con funzioni di supporto agli Uffici della Provincia (L.P. 16/85)
Veneto	7 bacini corrispondenti ai territori delle provincie. (D.G.R. 2048/13)	Convenzione tra gli enti che ricadono nel bacino (D.G.R. 2048/13)

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Friuli Venezia Giulia	Bacino unico regionale (PRTPL 2013) Gara svolta ed aggiudicata; Ricorso	Regione (PRTPL 2013)
Liguria	4 bacini corrispondenti alla città metropolitana di Genova ed agli enti di area vasta di Savona, Imperia, La Spezia (L.R. 19/2016) Nel 2013 si era previsto il bacino unico regionale	La città metropolitana di Genova e gli enti di area vasta di Savona, Imperia e La Spezia. (L.R. 19/2016) Nel 2013 era stata prevista l'Agenzia regionale per il trasporto pubblico regionale.
Emilia Romagna	5 bacini; 2 corrispondenti alle province di Parma e Piacenza; 3 sovraprovinciali (Romagna; Bologna e Ferrara; Modena e Reggio E.) (D.G.R. 908/2012);	Agenzie per la mobilità costituite dagli enti locali ricadenti nel territorio dei bacini (L.R. 9/2013); solo in Romagna si è fatta l'agenzia corrispondente al bacino

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Toscana	Bacino unico regionale (L.R. 65/2010) Gara già svolta Corte di giustizia UE	La Regione, in accordo con Province e Comuni, tramite la Conferenza permanente e l'Ufficio Unico (L.R. 65/2010)
Marche	Bacino unico regionale di programmazione, articolato in ambiti territoriali di gestione coincidenti con il territorio di ciascuna provincia (D.G.R. n. 969/2012 e L.R. 06/2013)	In attesa di una legge regionale di riordino la L.R. 06/2013 dispone che le Province avviino le procedure di affidamento dei servizi urbani ed extraurbani
Umbria	Bacino unico regionale Sono previsti sub-bacini provinciali per la gomma extraurbano e comunali per l'urbano (lotti di gara) (L.R. 37/98 e s.m.i. e D.G.R. 747/2012)	La titolarità delle funzioni è in capo a Regione, Province e Comuni, i quali possono esercitarle avvalendosi dell'Agenzia unica per la mobilità, Umbria TPL e Mobilità S.p.A. (L.R. 37/98 e s.m.i.)

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Lazio	Quattro bacini coincidenti con i territori delle Province più un bacino coincidente con il Comune di Roma. (L.R. 30/1998 – L.R. 31/2008)	Province e Comune di Roma. Ai fini dell'affidamento, il trasporto extraurbano è affidato in-house, dalla Regione a Cotral. (L.R. 30/1998 – L.R. 31/2008)
Abruzzo	4 bacini di traffico, di cui uno coincidente con il comune dell'Aquila, uno con la Val di Sangro e gli altri due con aggregazioni di più comuni (D.G.R. 486/2012)	Il comune dell'Aquila, la comunità montana della Val di Sangro, e la Regione, in collegamento coi comuni, per i restanti 2 bacini (D.G.R. 486/2012)
Campania	Bacino unico regionale suddiviso in più lotti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL; 5 lotti automobilistici e 3 lotti ferroviari. Gara avviata, e poi annullata in autotutela	Regione. Gli enti locali partecipano attraverso i comitati di indirizzo e di monitoraggio. (L.R. 5/2013) AcAMIR può svolgere funzioni di affidamento e gestione di lotti

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Molise	Bacino unico regionale per i servizi automobilistici di area extraurbana. Ambito comunale per i servizi urbani. (L.R. 19/2000 - D.G.R. 559/2013)	Regione per i servizi extraurbani I Comuni organizzano il trasporto pubblico di ambito locale. (L.R. 19/2000 - D.G.R. 559/2013)
Puglia	In attesa del Piano, ATO corrispondenti alle Province per i servizi che non richiedono l'esercizio unitario regionale, ed un ATO regionale per i servizi che richiedono un esercizio unitario a livello regionale (L. R. 24/2012)	L'Organo di Governo coincide con la Regione nel caso di ATO regionale, con la Provincia nel caso di ATO provinciale, con la comunità delle Province in caso di ATO sovra-provinciale. (L.R. 24/2012)
Basilicata	Bacino unico regionale; fino all'approvazione della nuova pianificazione rimane la vecchia disciplina, ovvero bacini provinciali di Matera e Potenza (L.R. 7/2014)	La Regione. La gestione ed il controllo dei contratti comunali è in capo ai Comuni, anche in forma associata. Fino all'approvazione della nuova pianificazione il governo è in capo alle Province (L.R. 7/2014)

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

Regione	Bacino	Organi di governo bacino
Calabria	1 bacino unico (L.R. 35/2015)	Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (L.R. 35/2015)
Sicilia	2 bacini riguardanti solo i trasporti automobilistici extraurbani. (D.G.R. 220-2012)	Regione (D.G.R. 220/2012) La Regione ha istituito gli enti di area vasta a cui sono state attribuite anche funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto locale Interurbano (L.R. 15/2015)
Sardegna	Otto bacini corrispondenti alle Province più uno coincidente con tutto il territorio regionale per i servizi di interesse regionale. (L.R. 21/2005 e Piano Regionale dei Trasporti 2008)	Regione, per i servizi di interesse regionale e Province (L.R. 21/2005)

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

BACINI

- **9 regioni** (Val D'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Marche, Umbria, Campania, Molise, Basilica e Calabria) **hanno scelto il bacino unico regionale; 5 di queste** (Val D'Aosta, Marche, Umbria, Campania e Molise) **hanno previsto all'interno del bacino la suddivisione in lotti;**
- **6 regioni** (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Sicilia) **hanno individuato bacini misti, che possono prevedere contemporaneamente bacini «sovraprovinciali, bacini provinciali e bacini comunali;** **Piemonte e Lombardia, prevedono la possibilità di suddivisione dei bacini in lotti;**
- **4 regioni** (Liguria, Veneto, Puglia, Sardegna) **prevedono bacini corrispondenti al territorio provinciale o alla città metropolitana;**
- **Bolzano e Trento fanno storia a sé** (fra l'altro non sono soggette all'applicazione dell'art. 48 del D.L. 50/2017, almeno nella versione approvata alla Camera)

Stato dell'arte: bacini ed enti di governo nel panorama regionale

ENTI DI GOVERNO DEL BACINO

- 5 regioni (Val D'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Campania e Sicilia) hanno deciso di affidare il governo dei bacini alla Regione;
- 9 regioni e le province autonome di Trento e Bolzano hanno deciso di affidare il governo dei bacini a Regioni, Province e Comuni (o ad enti di area vasta e Città Metropolitane) per i servizi di rispettiva competenza (Liguria, Lazio, Marche, Umbria, Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata e Sardegna);
- La regione Veneto ha deciso di affidare il governo dei bacini a «convenzioni tra EE.LL.»;
- 4 regioni (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Calabria) hanno deciso di individuare, come enti di governo del bacino, Agenzie e/o Autorità ad hoc; in Piemonte, l'affidamento dei servizi è in capo alle Province;

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Emilia Romagna

L'Emilia Romagna è stata la prima, e per molti anni anche l'unica, regione a sperimentare le Agenzie;

L'art. 19 della legge 30/1998 disponeva infatti che province e comuni costituissero, per ciascun ambito territoriale provinciale, un'agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza;

L'agenzia rappresentava lo strumento per dare attuazione alle decisioni di Province e Comuni nell'ambito della mobilità;

La norma nulla stabiliva in merito alle caratteristiche delle agenzie, è perciò nei vari contesti si produssero esperienze diversificate;

Si costituirono 9 agenzie (Piacenza, Parma, Reggio E., Modena, Bologna, Ferrara, Forlì e Cesena, Ravenna, Rimini);

Agenzie con poche unità di personale, a fronte di agenzie con 50-100 dipendenti che svolgevano oltre ai compiti di programmazione, affidamento e controllo dei servizi di TPL, anche compiti operativi (gestione dei ricavi, delle manutenzioni, della sosta e di altri servizi);

Il tratto comune era la gestione dell'affidamento titolarità della gestione del contratto di servizio.

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Emilia Romagna

Nel 2008 si avvia il processo di riforma del sistema delle Agenzie

In base alla L.R. 10-2008 la Regione promuove:

- l'adozione di forme organizzative, quali società di capitali a responsabilità limitata il cui statuto preveda che l'amministrazione della società sia affidata ad un amministratore unico, che operano sulla base di convenzione tra enti locali;
- lo scorporo delle attività gestionali non strettamente connesse con le funzioni proprie attribuite dalla legge regionale alle Agenzie stesse, con particolare riguardo alla gestione del trasporto pubblico locale, della sosta, dei parcheggi, dell'accesso ai centri urbani;
- il superamento delle situazioni di compartecipazione nella proprietà delle società di gestione da parte delle Agenzie locali per la mobilità;
- l'applicazione del sistema tariffario integrato regionale, con superamento delle funzioni di gestione della tariffazione;
- l'applicazione delle modalità contrattuali che valorizzano la responsabilità imprenditoriale del soggetto gestore attraverso la titolarità dei ricavi tariffari;
- i Comuni e le Province decideranno della proprietà dei beni funzionali all'effettuazione del servizio

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Emilia Romagna

Le Agenzie, nell'attuale assetto normativo dell'Emilia Romagna, svolgono i seguenti compiti (art. 19 L.R. 30/1998):

- **a) progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;**
- **b) gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;**
- **c) gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;**
- **d) controllo dell'attuazione dei contratti di servizio;**

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Emilia Romagna

- **Il processo di fusione tra le Agenzie, con l'obiettivo di rendere coerente il sistema delle agenzie con gli ambiti ottimali (Tebbia, Taro, Secchia-Panaro, Reno, Romagna), che avrebbe dovuto concludersi entro il 31 dicembre 2014, è ancora al palo;**
- **Solo in Romagna si sono fuse le Agenzie; nel resto della Regione sono rimaste le vecchie agenzie;**
- **In conseguenza di ciò, con la sola eccezione di Piacenza e della Romagna, sullo stesso ambito ottimale insistono più Agenzie.**

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Piemonte

La regione Piemonte, con la L.R. 1/2000 ha realizzato un ampio processo di delega delle funzioni che non richiedono «l'unitario esercizio a livello regionale;

Le competenze sul trasporto pubblico locale su gomma furono affidate a Province, Comuni, Conurbazioni e, per l'area torinese, all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana;

Questa Agenzia, costituita nel 2003, nella forma di consorzio obbligatorio tra la Regione e gli enti locali interessati, gestiva tutte le funzioni in materia di trasporto pubblico nell'area metropolitana torinese;

Con l'eccezione dell'area urbana di Torino, i

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Piemonte

Con la L.R. 1-2015, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana torinese viene trasformata in Agenzia della Mobilità Piemontese;

L'Agenzia è un ente pubblico di interesse regionale, costituito in forma di consorzio, per l'esercizio, in forma obbligatoriamente associata, delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale;

La Regione ha il 25% delle quote, mentre il restante 75% è suddiviso tra gli enti dei vari bacini (36% Torino; 13% Cuneo; 15% Nord Est; 11% Sud Est);

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Piemonte

Obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro.

L'Agenzia gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti, ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale;

L'Agenzia, a regime, stipula i contratti di servizio con i soggetti risultati aggiudicatari delle procedure di affidamento gestite dalle Province; in fase transitoria gli enti titolari di contratto di servizio stipulano una convenzione con l'Agenzia

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Lombardia

La Regione Lombardia, con la legge 6/2012, si è proposta l'obiettivo di aumentare l'efficienza del sistema, l'integrazione dei servizi di trasporto, la sostenibilità dei costi e di migliorare il governo del trasporto pubblico.

A seguito della riforma il territorio regionale è stato suddiviso in 6 bacini di utenza omogenei:

- **Bergamo;**
- **Brescia;**
- **Cremona e Mantova;**
- **Como, Lecco e Varese;**
- **Sondrio;**
- **Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi, Pavia.**

Per ogni bacino è stata istituita una Agenzia per il trasporto pubblico locale, quale strumento per

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Lombardia

Le Agenzie sono costituite nella forma «enti pubblici non economici», dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile;

Ogni Agenzia ha il compito di programmare, organizzare, monitorare, controllare e promuovere i servizi di trasporto in maniera integrata all'interno del bacino di competenza con l'obiettivo di:

- **semplificare e migliorare la governance dei servizi di trasporto pubblico sul territorio in qualità di unico interlocutore per il bacino;**
- **razionalizzare e ottimizzare reti e orari di trasporto, evitando sovrapposizioni;**
- **integrare i servizi;**
- **superare la frammentazione dei sistemi tariffari;**
- **ottimizzare i costi e l'utilizzo delle risorse.**

L'Agenzia svolge funzioni di stazione appaltante

La riforma ha inoltre previsto la creazione di Conferenze del Trasporto Pubblico Locale, organi consultivi permanenti a livello regionale e locale.

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Calabria

La Regione Calabria, con L.R. 35/2015, ha individuato un unico bacino territoriale ottimale regionale;

L'ente di governo del bacino unico regionale è l'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL), soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico;

All'Assemblea dell'ART-CAL partecipano (direttamente o attraverso propri delegati): il Presidente della Regione, il Sindaco della Città Metropolitana di Reggio Calabria, i Presidenti delle Province e i Sindaci di tutti i comuni della Calabria.

L'Assemblea elegge un Presidente che resta in carica 5 anni.

L'organo deliberativo dell'ART-CAL è il Comitato Istituzionale costituito, oltre che dal Presidente dell'Autorità stessa, da otto componenti dei quali: due designati dal Consiglio Regionale; uno designato dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria; uno eletto dalle province; uno eletto dai comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti; uno eletto dai comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti; due eletti

Enti di governo del Bacino in forma di Agenzia: Calabria

L'art. 13 comma 22 della L.R. 35/2015 prevede che le funzioni di affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio e la stipula degli accordi relativi alla concessione dei beni strumentali all'effettuazione del servizio siano delegate dall'ART-CAL all'Agenzia regionale reti e mobilità, una società per azioni partecipata da Regione Calabria (95%) e dall'ART-CAL stessa (5%).

L'Agenzia regionale reti e mobilità cura inoltre

- la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture di trasporto di proprietà della Regione;**
- la gestione e la manutenzione delle stesse infrastrutture nonché della rete ferroviaria regionale;**
- l'acquisto del materiale rotabile e dei beni mobili strumentali all'effettuazione del servizio.**

Ai soli fini della pianificazione dei servizi, la legge attribuisce all'ente di governo la possibilità di delimitare ambiti territoriali di area urbana, di area vasta o di area a domanda debole; ad ogni ambito è associato un comitato d'ambito, costituito dagli enti locali ricadenti nell'ambito, associati in una delle forme previste dal TUEL (es.: convenzioni, unioni, ecc.).

Agenzie cui possono essere affidate funzioni dell'Ente di governo - Umbria

La Regione Umbria, nel confermare con L.R. 9/2015 la titolarità delle funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico in capo alla Regione, alle Province ed ai Comuni, prevede che questi possano esercitarle avvalendosi dell'Agenzia unica per la mobilità e il trasporto pubblico locale;

L'Agenzia unica è individuata nella società «Umbria TPL e Mobilità SpA», già titolare degli assets funzionali al trasporto pubblico locale e concessionaria della infrastruttura ferroviaria;

L'Agenzia svolge tutti i compiti di programmazione, progettazione ed organizzazione dei servizi di trasporto, gestendo le procedure di affidamento ed i contratti di servizio stipulati con gli affidatari.

La Regione trasferisce all'Agenzia i contributi per lo svolgimento dei servizi minimi derivanti dalla ripartizione del fondo regionale trasporti

I rapporti tra gli Enti e l'Agenzia unica, sono disciplinati da apposita convenzione il cui schema tipo è elaborato dalla Regione.

Agenzie cui possono essere affidate funzioni dell'Ente di governo - Campania

La Regione Campania, con la L.R. 3/2002 ha tra l'altro istituito l'Agenzia Campana per la mobilità sostenibile (ACaM), con funzioni di supporto alla Regione ed agli enti locali, per la pianificazione, la programmazione e la gestione dei servizi di mobilità e di trasporto pubblico.

Con L.R. 38/2016 sono stati modificati ed ampliati i compiti dell'ACaM, istituendo l'Agenzia Campana per la mobilità, le infrastrutture e le reti, denominata ACaMIR

Il comma 1ter dell'art. 22 della L.R 3/2002, ora afferma che “L'AcAMIR può svolgere funzioni di gestione delle procedure di affidamento dei servizi di competenza della Regione e di esecuzione dei contratti di servizio di uno o più lotti del bacino unico regionale ... sulla base di indirizzi e criteri stabiliti con atto della Giunta regionale.”

Enti di governo del Bacino: alcune conclusioni e qualche suggerimento

Le esperienze sono tante e diversificate: è normale che sia così e che non vi sia un modello «dominante»;

In merito agli Enti di governo dei bacini, la maggioranza delle Regioni ha deciso di mantenere in capo agli Enti locali (siano essi Regioni, Province, Comuni o consorzi di EE.LL.) il governo dei bacini;

La scelta dell'Agenzia/Autorità, quale organo specifico per il governo della mobilità, oppure quale organo di supporto alla P.A., pur essendo ancora minoritaria, è una scelta che si va diffondendo;

È difficile valutare le esperienze delle Agenzie perché molte di esse sono di recente costituzione ed hanno appena iniziato a svolgere il proprio ruolo;

Le poche considerazioni ed i suggerimenti che seguono, non sono quindi il frutto di un'analisi dei punti di forza e di debolezza del sistema agenziale, ma delle semplici valutazioni «personali», e come tali vanno assunte.

Enti di governo del Bacino: alcune conclusioni e qualche suggerimento

Il maggior punto di forza dell'Agenzia sta nella concentrazione di competenze e conoscenze che possono essere utilizzate per progettare i servizi di mobilità e per gestire i contratti di servizio; la costituzione di Agenzie quali enti di governo, o almeno come supporto alla P.A., ridurrebbe le asimmetrie tra imprese e P.A., rafforzando le capacità di governo del sistema della mobilità;

Nella progettazione degli enti di governo del TPL occorre porre una particolare attenzione al rapporto tra «esigenze di coordinamento ed istanze locali» ed al rapporto tra «decisioni politiche» e «competenze tecniche»;

Occorre evitare di costruire «filieri» troppo lunghe, tra gli organi rappresentativi della volontà popolare e gli strumenti tecnici per la loro attuazione;

L'organo di governo del bacino deve poter spaziare su tutti i temi della mobilità e non solo sul TPL, in quanto nel prossimo futuro la mobilità subirà profonde mutazioni, in seguito alla diffusione delle nuove tecnologie, e probabilmente si ridefiniranno i confini tra mobilità pubblica e mobilità privata;

Enti di governo del Bacino: alcune conclusioni e qualche suggerimento

Riprendendo quanto da me scritto 3 anni fa in un analogo convegno di Federmobilità:

«Siamo proprio certi che le gare le debba gestire l'organo di governo del bacino o non si può pensare ad una struttura "indipendente" e più o meno "centralizzata", tipo Consip, a cui affidare il compito di gestire gli affidamenti. In tal modo si supererebbero i problemi di identificazione tra "affidante" ed "affidatario" che sono indicati da più parti come una delle principali problematiche del TPL in Italia. Al tempo stesso si favorirebbe lo sviluppo di competenze tecniche per la gestione di gare abbastanza complesse e che vengono svolte raramente.»

Questa soluzione risolverebbe alcuni dei profili di dubbia legittimità ed applicabilità del comma 12quater dell'art. 27 del D.L. 50/2017

Grazie per
l'attenzione
Romeo Incerti