

Tpl, gare pubbliche: più trasparenza, più opportunità

La mobilità è a un bivio: la soluzione è nell'innovazione del settore, ma non solo tecnologica. Il futuro del modello lombardo

La Regione lombarda è una delle poche, in Italia, che ha scelto di governare il trasporto pubblico locale (Tpl) con lo strumento della gara ad evidenza pubblica, volto ad affidare il contratto di servizio all'impresa vincente. Ed è prossima una nuova tornata di gare.

Dice Alberto Cazzani, da poche settimane nuovo presidente di Anav Lombardia (l'associazione delle imprese a capitale privato): "La mobilità è a un bivio storico: da segmento maturo a nuova frontiera della tecnologia e innovazione. Di cosa si parlerà, infatti, a Expo

2020 di Dubai? Di mobilità. Dopo il successo di Expo 2015, che guarda caso si è tenuta in Lombardia, a Milano, già dobbiamo pensare a quello che accadrà tra quattro anni. 'Connecting points, creating the future': il concept dell'appuntamento di Dubai è chiaro. La mobilità è un driver fondamentale per l'innovazione dei sistemi produttivi, per la qualità della vita, per la competitività dei territori, per la sostenibilità dello sviluppo. L'offerta dei servizi ha grandi potenzialità di sviluppo, sia per la domanda crescente, sia per le innovazioni tecnologiche e organizzative che lo interessano".

Questo significa che le amministrazioni, regionali e locale, hanno una occasione unica per creare, nelle deleghe del Tpl, "campioni" efficienti che possano svilupparsi anche altrove ed essere quindi benchmark nazionale e, perché no, europeo: infatti "proprio nel trasporto pubblico locale il nostro

gap è drammaticamente elevato rispetto alla Ue e quindi una vera liberalizzazione sarebbe d'oro, mentre se sbagliamo ci si ritroverà non solo con un'altra fallita liberalizzazione, ma anche con qualche azienda sana ed efficiente in meno".

Delle scelte che esse faranno oggi dipenderà lo scenario dei prossimi anni e noi confidiamo, continua Cazzani, "che la Regione colga questa grande opportunità. Il metodo è praticabile: liberalizzazioni reali tramite gare reali e contendibili previa individuazione (come la legge 6/2012 prescrive) dei fabbisogni standard. E scelte realistiche per una razionalizzazione dei servizi non di facciata, ma in base ai reali bisogni (domanda) di mobilità".

È quindi sempre più alta l'attenzione, vuoi delle amministrazioni e vuoi degli operatori (oltre, ovviamente, dei viaggiatori che sono i destinatari dei servizi), intorno alle prossime gare che disegneranno o ri-disegneranno per un congruo numero di anni lo schema operativo del trasporto pubblico sul territorio regionale: da questo e dalla sua efficacia (quantità e qualità del trasporto) ed efficienza (costi necessari a garantire i servizi alle condizioni contrattualmente determinate) dipenderà la mobilità pubblica regionale che non è circoscritta alla pur fondamentale soddisfazione dei bisogni e della domanda specifica della popolazione che viaggia e deve continuare a farlo sempre meglio per i più diversi motivi (lavoro, studio, salute, svago etc), ma che anche comprende fondamentali interazioni con altri settori

della vita produttiva e sociale quali i rapporti con la mobilità privata, il traffico e la sua congestione infrastrutturale (e quindi tempi di percorrenza, aree di sosta etc), l'inquinamento ambientale.

Le imprese di trasporto operanti nella Regione e le loro Associazioni di categoria (Anav Lombardia e Asstra Lombardia) hanno sempre espresso sia a Regione sia agli enti locali (ed ora anche alle neo costituite agenzie) l'esigenza obiettiva che nell'interesse di tutti i soggetti attori (pubbliche amministrazioni ed operatori) e altri fondamentali stakeholders (viaggiatori, lavoratori, sindacati, cittadinanza) le gare siano e rimangano un punto di partenza solido e ben impostato capace di essere la fonte positiva del conseguente processo di corretta erogazione dei servizi nel tempo:

in altre parole, che siano fatte bene.

Fino al punto che Alberto Cazzani ne ha fatto un capitolo qualificante del proprio programma operativo nominando anche un vice presidente con delega specifica, Sergio Resconi. "Che le gare debbano essere fatte bene sembra, a prima vista, un'asserzione apodittica: ci mancherebbe altro - vien da pensare - trattandosi di così rilevanti risorse pubbliche e di raggiungere obiettivi di tale importanza?"

Ma sfortunatamente così non è per ragioni che ostacolano in misura rilevante i processi e che, quantomeno le principali, possono essere di seguito sintetizzate ad analisi e memoria di quanto lavoro preparatorio ci sia ancora da realizzare.

"La necessità che le pros-

sime gare - rileva Sergio Resconi - siano predisposte non solo in modo chiaro, ma anche garantendo la massima partecipazione degli operatori e uguali op-

portunità per tutti. Questo anche per superare la fase di contenzioso che ha caratterizzato il primo giro di gare all'inizio degli anni 2000 e che tuttora affligge il settore".

"La conclusione degli affidamenti in tempi ragionevoli e secondo la tempistica prevista dalla normativa produce una maggiore qualità del trasporto pubblico a beneficio della clientela, della collettività e dell'ambiente oltre a premiare l'effettiva competenza, professionalità ed efficienza degli operatori".

Sul lato del contenuto, compete alle agenzie l'adozione del programma di bacino del trasporto sul territorio di competenza: la considerazione è che se il piano in parola ricalca di fatto la situazione storica e non tiene compiutamente conto - in prospettiva strategica - delle variazioni di necessità trasportistiche e di domanda intervenute e/o in itinere non assolve un compito fondamentale per l'efficacia e la gara parte male.

Le agenzie, da parte loro, sono sei e si presentano come enti pubblici non economici dotati di personalità giuridica, costituite dagli

enti locali per l'esercizio delle funzioni degli enti locali in materia di trasporto pubblico locale. Fra le varie attribuzioni hanno l'affidamento dei servizi con funzione di stazione appaltante, ai sensi della normativa vigente (ora codice degli

appalti (d.lgs. 50/2016), e devono garantire terzietà, indipendenza e imparzialità. Declaratoria più facile a scriversi che a realizzarsi dove gli enti locali che costituiscono il soggetto

appaltante (cioè l'agenzia) siano anche proprietari di imprese pubbliche di trasporto che concorrono nella stessa gara da essi medesimi bandita.

"La qualità della vita - sottolinea infine Alberto Caz-

zani - è fortemente legata alla qualità dei servizi di mobilità e la competitività dei territori è influenzata dalla disponibilità dei servizi di mobilità di qualità. Strettamente connessi ci sono poi i fattori ambien-

te e sicurezza. La mobilità delle persone è un tassello fondamentale delle politiche industriali europee, nazionali e regionali. Regione Lombardia ha un'occasione irripetibile, non la sprechi".

Le criticità da risolvere

È il piano del conflitto d'interessi sul quale le associazioni hanno espresso motivate critiche e proposte fin da quando la legge n. 6 era in gestazione, ma senza esito poiché il conflitto d'interessi non sembra preoccupare gran che politici e amministratori del nostro Paese.

La composizione delle commissioni aggiudicatrici sarà un ulteriore punto di debolezza del processo e potrà portare a criticità anche giurisdizionali. La partecipazione alla gara, poi, deve essere preclusa non solo per le note motivazioni di natura penale (criminalità, antimafia etc) di cui all'art. 80 del nuovo codice appalti, ma anche per anteaata negativa gestione dell'operatore che abbia dato obiettivi segnali (rilevabili dai bilanci depositati) di non riuscire a garantire gestioni positive. La valutazione può essere fatta, per esempio, nel corso triennio precedente e, a maggior ragione, non devono essere ammessi operatori senza obbligo di deposito dei bilanci.

Le risorse economiche

Sul lato delle risorse economiche (sia statali sia regionali) necessarie al finanziamento del sistema, la Regione non ha ancora provveduto alla determinazione dei fabbisogni standard che costituiscono l'elemento obiettivo per valutare correttamente la base economica delle gare, vale a dire la quantità e qualità dei servizi di trasporto di cui il soggetto pubblico intende dotarsi e quindi, in rapporto alla propria programmazione, acquistare per il tramite del contratto di servizio. In assenza degli standard, peraltro obbligatori per legge, l'unico riferimento rimane il costo così detto storico incapace di considerare i numerosi cambiamenti avvenuti nel frattempo sul territorio e sull'organizzazione in genere del trasporto sia dal lato amministrativo sia aziendale. Particolarmente in una situazione di perdurante crisi come l'attuale, con continue contrazioni e tagli di risorse pubbliche ad opera del governo centrale, la determinazione delle basi economiche di gara costituisce elemento dirimente per la correttezza della gara.

Aggregazioni sì, ma regole chiare

La dimensione del territorio (bacino) messo a gara deve essere tale da consentire la sua contendibilità fra diversi operatori: va da sé che ove, per le condizioni economico-organizzative richieste dalla stazione appaltante in rapporto alle dimensioni, possano qualificarsi solamente due operatori (o, peggio, uno solo) la gara non assolve il suo compito. La dimensione rileva inoltre, sempre dal lato soggettivo, sotto il profilo della possibilità delle aggregazioni d'impresa che è uno dei mezzi più efficaci per il miglioramento dell'offerta imprenditoriale, a patto che siano fissate dall'amministrazione regole chiare a supporto del processo e non siano, viceversa, motivi di contenzioso.



La qualità della vita e la competitività dei territori sono legate alla qualità e alla disponibilità dei servizi di mobilità