



CONSIGLIO REGIONALE
ASSEMBLEA LEGISLATIVA REGIONALE DELLA LIGURIA
CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE LOCALI

DELIBERA IN DATA 27/10/2009, n°61

OGGETTO: Parere in ordine al D.L. 490 del 29.09.2009 "Norme in materia di trasporto pubblico locale".

L'anno duemilanove, addì ventisette del mese di ottobre, alle ore 15.00, in Genova, nel Salone del Palazzo della Provincia, si è adunato in seduta di prima convocazione il Consiglio delle Autonomie Locali della Liguria per deliberare sugli argomenti iscritti all'ordine del giorno.

Presiede il Presidente Repetto

Partecipa in qualità di Segretario: Bruno Cervetto

Sono presenti all'esame della pratica n. 32Consiglieri

Il Consiglio delle Autonomie Locali

- Visto l'art. 5, 1° comma, lett. b) e lett. c) dell a L.R. 26.5.2006, n.13;
- Considerato che in data 30.09.2009 è pervenuto al C.A.L. il D.L. n.490 del 29.09.2009;
- Visto l'o.d.g. inviato ai Consiglieri prot. 85 in data 16 ottobre 2009 e che in tale o.d.g. è iscritto al n. 2.1) l'espressione del parere relativo al provvedimento sopraindicato;
- Sentito il Presidente

Delibera

- Di formulare il parere in ordine al sopraindicato al D.L. n.490 del 29.09.2009:

“Il Disegno di Legge n.490 del 29 settembre avente ad oggetto: “Norme in materia di trasporto pubblico Locale”, che riorganizza l'impostazione complessiva della normativa regionale esistente in materia alla luce delle recenti modifiche introdotte sia in ambito comunitario che statale; seppur apprezzabile per lo sforzo di messa a sistema della complessa e articolata materia per la quale assistiamo oramai da lungo tempo ad una continua evoluzione del contesto normativo, che determina un grave e significativo grado di incertezza, tra gli operatori e le Istituzioni locali, non appare nella sostanza offrire risposte efficaci alla molteplicità di criticità di cui soffre il comparto del TPL.

La riforma del settore, avviata con il decreto Burlando (Dlgs422/97) a distanza di moltissimi anni resta ancora sostanzialmente inapplicata nella generalità dei casi e i principi da questo introdotti quali tra gli altri: l'introduzione delle procedure concorsuali per la scelta del soggetto gestore del servizio per consentire un effettiva liberalizzazione del settore, non ha mai trovato piena applicazione.

L'evoluzione normativa rappresentata dal Regolamento U.E. n.1370/2007, dall'Art.23 bis del D.L. 112/2008 convertito nella Legge 133 del 6 agosto 2008, e l'Art.61 della L.99/2009 non trova nel disegno di legge regionale, un chiarimento né una scelta che sciolga i dubbi interpretativi che aiuti a capire quale direzione intende assumere la Regione Liguria, su questioni dirimenti alla luce della normativa sopraindicata, che richiederebbero una precisa presa di posizione sul termine del periodo transitorio e sulle modalità di affidamento del servizio di TPL.

Le imprese del TPL ligure e i loro azionisti pubblici hanno affrontato e continuano ad affrontare profondi processi di riorganizzazione sia in termini societari (separare le funzioni di programmazione e finanziamento da quelle di gestione di servizi) che delle strutture finanziarie (obbligo di coprire con i proventi da traffico almeno il 35% dei costi), ma ciò resta insufficiente in mancanza di adeguate risorse, nonostante l'apprezzabile sforzo compiuto dalla Regione Liguria in questi ultimi anni, e vista la totale assenza da parte dello Stato.

Infatti è necessario proseguire decisamente sulla strada già intrapresa con buoni risultati, nell'efficiente merito della gestione e del miglioramento qualitativo dei servizi e nel rinnovamento organizzativo delle aziende, ma sono indispensabili risorse straordinarie per far fronte a investimenti per mezzi di trasporto non inquinanti, metropolitane e tram, applicazione di nuove tecnologie, finanziamento di progetti di mobilità sostenibile.

Per ciò che concerne la costituzione dell'Agenda Regionale per la mobilità e la logistica seppur si considera apprezzabile il tentativo in atto di offrire uno strumento più snello e flessibile, con la costituzione di un ente strumentale, rispetto a quello rappresentato oggi dal Servizio Trasporti, incardinato all'interno della struttura regionale, non pare tale strumento un fattore determinante per la soluzione dei problemi esistenti, in quanto non coinvolgente in modo diretto tutti i soggetti istituzionali e operatori interessati, attraverso una effettiva governance capace di portare a sintesi le responsabilità che, a vario titolo, oggi sono suddivise tra più Enti.

Si ritiene che l'Agenda debba essere un modello "leggero" che assicuri funzioni di pianificazione strategica e di sviluppo della rete di trasporto pubblico, l'integrazione intermodale e tariffaria, il controllo e il monitoraggio del servizio, la redazione dei piani di bacino del traffico e l'assegnazione del servizio, con una "testa pensante" come una sorta di cabina di regia che rappresenti l'insieme dei territori, aziende, istituzioni locali.

Peraltro tali azioni dovrebbero essere considerate nel disegno di legge come competenze specifiche dell'Agenda, messe a servizio degli Enti e delle Aziende, e non essere previste come una mera facoltà di cui le stesse possano avvalersi., e non viene neppure specificato chi farà fronte alle spese per la costituzione ed il funzionamento dell'Agenda Regionale.

Nello specifico, da una prima lettura e con riserva di ulteriori approfondimenti, si osserva che:

Art. 1 comma 2 - art. 2 comma 1 b)

Si rinviene, in un testo che disciplina il servizio di trasporto pubblico locale, il trasporto merci.

Art. 4 comma 2

Si ritiene opportuno inserire una lettera e) nella quale tenere in considerazione il pendolarismo lavorativo dei residenti della Provincia di Imperia che lavorano in Costa Azzurra.

Artt. 5 e 15

Comma 3 (e comma 4 dell'art.15)

L'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada è regolato dal Decreto legislativo 22/12/2000, n. 395.

Sarebbe necessario che fossero chiaramente elencate le norme che regolano l'attività delle imprese di trasporto marittimo o ferroviario (requisiti per l'accesso, ecc..)

Comma 5

I servizi istituiti dai Comuni montani utilizzando mezzi ad uso proprio sono a carico dei Comuni stessi e quindi sarebbe opportuno indicarli come servizi "aggiuntivi" anziché "integrativi".

Inoltre: il veicolo ad uso proprio può essere di tipo "M1", fino a 9 posti incluso il conducente, e quale requisito professionale è richiesto in tale caso?

Per i mezzi superiori a 9 posti è molto improbabile che un Comune montano abbia i requisiti richiesti per l'accesso alla professione (D.Lgs 395/2000 – capacità finanziaria minimo E. 50.000,00 – capacità professionale – onorabilità).

Art. 6

Comma 2 lettera c

Sarebbe necessario inserire un termine entro il quale la Regione procede ad approvare il Programma triennale dei servizi.

Art. 10

In relazione alle competenze trasferite alla Province in caso di impianti che collegano più Comuni, si osserva che la concessione alla costruzione e l'approvazione dell'inizio lavori (comma 3 lettere a e c) sono atti che in ogni caso deve fare il Comune in quanto sono opere edilizie.

Art. 11

Comma 1

Si osserva :

la mancanza di connessione temporale tra Programma triennale servizi e Accordo di Programma (*di norma* triennale).

E' necessario che al comma 1. si precisi che le risorse regionali per l'Accordo di programma devono essere comunque garantite dal programma triennale, anche in caso di non contestualità tra i due atti.

Inoltre l'Accordo di programma deve essere deliberato dalla Regione in data antecedente all'avvio delle procedure per l'affidamento dei servizi.

Art.12

Comma 6

I dati necessari all'alimentazione dell'Osservatorio regionale, come da art.29, sono forniti dalle Aziende.

Art. 13

I bacini di traffico non comprendono solo i Comuni dell'ambito provinciale di riferimento . Alcune Province, oltre ai loro Comuni, hanno nel Bacino anche Comuni di altre Province.

Art. 15

Comma 2 lettera a)

Sarebbe opportuno precisare le percentuali massime di sub – concessione ammissibili.

Art.17

Per maggiore chiarezza sarebbe opportuno precisare che cosa si intende per “costi operativi” in modo da facilitare la verifica dei parametri indicati.

Art. 29

Stessa osservazione di cui all’art. 1, in un testo che disciplina il trasporto pubblico locale di persone è stata inserita la logistica – O.R.T.L - con relativa lettera e) del comma 2) “ elemento a supporto per il monitoraggio per i flussi di merci”.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, e considerato che sussistono dubbi su altri articoli non citati nelle stesse considerazioni, si ritiene di non poter esprimere alcun parere, e dover richiedere alla Regione un approfondimento presso la competente Commissione del Consiglio Regionale, unitamente all’Assessore Regionale competente, attraverso l’audizione di una rappresentanza del CAL, formata da:

- Luigino Dellerba – Assessore Provinciale di Imperia
- Annamaria Dagnino – Assessore Provinciale di Genova
- Livio Bracco – Assessore Provincia di Savona
- Paolo Pissarello – Assessore del Comune di Genova
- Marco Limoncini – Vice Presidente della Comunità Montana Fontanabuona

Procedutosi a votazione palese per alzata di mano, con l’assistenza degli scrutatori, si constata il seguente risultato:

Presenti	N. 32
Votanti	N. 32
Maggioranza	N. 17
Voti Favorevoli	N. 32
Voti contrari	N. 0
Astenuti	N. 0

Il Presidente in conformità dichiara approvata all’unanimità la proposta.

DEL CHE SI E’ REDATTA LA PRESENTE DELIBERAZIONE N. 61

CHE PREVIA LETTURA E CONFERMA, VIENE COSI’ SOTTOSCRITTA

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
(F.TO Alessandro REPETTO)

IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO
(F.TO Bruno CERVETTO)

**COPIA CONFORME PER USO AMMINISTRATIVO DEL PROVVEDIMENTO ESTRATTO
DALLA RACCOLTA DEGLI ATTI ORIGINALI DEL CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE
LOCALI DELLA LIGURIA ADOTTATI NELLA SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 2009**

Genova 27 ottobre 2009

**Il Segretario
Dr. Bruno Cervetto**