

# Il disegno di legge del governo (?): se-po-fa

Andrea Boitani

Università Cattolica del Sacro Cuore e SIPOTRA



# Ma non è una cosa seria

- I contratti di servizio non rispettano l'art. 4 del Regolamento europeo 1370/2007.
- Sono mai state trasmesse alla Commissione tutte le informazioni per stabilire se le compensazioni sono compatibili col Regolamento e la Commissione le ha mai richieste?
- Quante sono le relazioni pubblicate ai sensi dell'art 7 del Regolamento?
- I contratti non rispettano gli art. 18 e 19 del D.Lgs. 422/1997:
  - dinamica tariffaria;
  - corrispondenza fra oneri per servizi e risorse;
  - dinamica dei sussidi.



# Ogni anno punto a capo

- Teorema: l'Italia è il paese dei cachi
  - Dimostrazione: ha una legge mille-proroghe
  - Corollario: le gare nel TPL sono state annunciate, promesse, minacciate, eclissate, ri-promesse, ri-minacciate, ma sempre prorogate



# Come prima, meglio di prima

- Art. I: bacini e lotti determinati sulla base di analisi della domanda, matrici origine/destinazione
- Art. I: Lotti di gara ampi solo con motivazione secondo criteri di efficacia ed efficienza, per tutelare concorrenza e contendibilità



# La grande magia

- Art. 2 comma 4: finanziamenti statali in conto capitale non solo per infrastrutture ma anche opere destinate alla velocizzazione e riqualificazione di strade, binari, impianti e rotabili tecnologicamente innovativi, solo se si tratta di interventi previsti nei PUMS (conformi a linee guida)



# Non ti pago

**ovvero: dalle scadenze alle penalizzazioni**

- Art. 3, commi 1 e 2: Se non fai le gare (o non le fai per bene) ti tolgo i soldi e li distribuisco alle regioni a statuto ordinario che hanno raggiunto gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione (DPCM 11/3/2013)



## O di uno o di nessuno

- Art. 4 comma 4: «L'Ente committente ha il diritto di imporre all'operatore di servizio pubblico di cedere i beni strumentali e il materiale rotabile... L'Ente committente ha facoltà di imporre al nuovo operatore di acquistare sia i beni strumentali... La cessione è effettuata alle quotazioni di mercato, così come definite dall'UTE...
- Grida inutili e dannose!



# Tutto per bene

- Art. 4: i costi standard sono la base per la ripartizione del fondo nazionale trasporti, prima insieme con le quantità storiche, poi con i livelli adeguati di servizio
- Art. 4: i costi standard sono elemento di riferimento per la determinazione delle compensazioni economiche previste dai contratti di servizio e dai bandi di gara.
- I costi standard comprendono gli ammortamenti.





# La signora Morli uno e due

- Art. 6: i corrispettivi dei contratti di servizio devono assicurare la copertura delle quote di ammortamento del materiale rotabile e degli impianti.
- Art. 7: è istituito un fondo unico per gli investimenti, cui le regioni attingono per il rinnovo del parco rotabile (art. 6 comma 3).
- Magari decidere dove si vuole andare...



# Giorni felici

- Art. 8, comma 1: la dinamica delle tariffe è regolata dall'ART, che utilizza il metodo del price cap.
- Art. 8, comma 2: 5 anni di incrementi tariffari almeno pari al tasso di inflazione in  $t_{-1}$ .
- Art. 8, comma 4: abbonamenti TPL detraibili dall'imposta lorda (19% fino a 200 euro per ciascun componente di nucleo familiare).



# Così è (se vi pare)

- Art. 12: si intitola «certezza delle risorse finanziarie»...
- 4.929.254.469,00 euro
- incrementato ogni anno al tasso di inflazione «programmata»
- Ma chi ci crede?



# Finale di partita

- Art. 13, comma 3: delega al governo per l'emanazione di un D.Lgs. Di riordino di tutta la normativa sul TPL.
- Ci sono i margini per migliorare il testo esistente, ma cercare di stravolgerne l'impianto per fare «ben altro» porta solo al pantano, in cui si trovano a loro agio i responsabili della stagnazione passata, che magari siedono in Parlamento e anche nelle commissioni trasporti.



# Terra desolata

- I disegni di legge di iniziativa parlamentare

