



Relazione per l'audizione sui bacini territoriali del TPL in Veneto

Seconda Commissione consiliare del Consiglio regionale del Veneto

Audizione	17 settembre 2026, ore 16.45
Provvedimento	Parere alla Giunta regionale n. 51 e DGR n. 67 CR del 7 luglio 2026
Oggetto	Definizione dei bacini territoriali ottimali e omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale
Proponente	USB Lavoro Privato

Documento destinato all'audizione e alla trasmissione istituzionale. Il provvedimento allegato all'invito è indicato dal Consiglio regionale come non pubblico e non divulgabile.

Posizione in sintesi

USB Lavoro Privato considera utile superare la frammentazione amministrativa e costruire una programmazione regionale integrata della mobilità. La ridefinizione dei bacini, tuttavia, non può essere approvata come una mera operazione cartografica o gestionale. Essa deve essere accompagnata, prima della piena attuazione, da criteri trasparenti, risorse certe, garanzie sul servizio e sul lavoro, integrazione tra gomma, ferro e navigazione e una governance pubblica partecipata.

La proposta può pertanto ricevere un giudizio favorevole solo se il parere della Commissione vincola i successivi provvedimenti attuativi a precise condizioni sociali, occupazionali e di servizio pubblico. In assenza di tali condizioni, l'aggregazione dei bacini rischia di produrre concentrazione del mercato, marginalizzazione dei territori più deboli e pressione sui costi del lavoro senza un reale miglioramento della mobilità.

1 Oggetto e portata del provvedimento

La DGR n. 67 CR propone di sostituire l'assetto basato su sette bacini provinciali per i servizi automobilistici, tramviari e di navigazione con quattro bacini:

- Belluno, coincidente con il territorio provinciale;
- Venezia, coincidente con il territorio provinciale e comprensivo dei servizi automobilistici, tranviari e di navigazione;
- Rovigo e Verona;
- Padova, Vicenza e Treviso.

Il provvedimento rinvia a successive deliberazioni la decorrenza delle funzioni amministrative, il funzionamento delle Agenzie del TPL e la forma giuridica degli enti di governo. Questa sequenza rende il parere odierno particolarmente delicato: la perimetrazione non è neutra, perché condiziona programmazione, affidamenti, dimensione dei lotti, rapporti tra aziende, organizzazione del lavoro e accessibilità dei territori.

2 Valutazione generale di USB

Aspetti condivisibili

USB Lavoro Privato condivide l'esigenza di superare la frammentazione comunale e provinciale quando essa impedisce una rete leggibile, coordinata e accessibile. È positivo assumere la domanda reale di mobilità, i flussi casa lavoro e casa studio, le caratteristiche insediative e territoriali e le interdipendenze tra aree come base della pianificazione.

USB Lavoro Privato

 Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma /  06 59640004 –  06 54070448

 lavoroprivato@usb.it - usbnazionale@pec.usb.it  www.usb.it

È inoltre condivisibile un rafforzamento della responsabilità regionale, purché non si traduca in accentramento burocratico. La Regione deve garantire livelli essenziali omogenei, integrazione tariffaria, coordinamento degli orari, investimenti e controllo pubblico dei contratti di servizio.

Criticità da correggere

Il testo non consente di verificare fino in fondo il percorso logico che conduce ai quattro bacini. Richiama analisi e incontri, ma non espone nel provvedimento indicatori, dati, pesi attribuiti ai diversi criteri, scenari alternativi, effetti economici e impatti sociali. È particolarmente rilevante che le richieste territoriali richiamate non coincidano sempre con la soluzione finale: questo rende necessaria una motivazione comparativa puntuale.

Il confronto preliminare ha coinvolto enti di governo, enti affidanti, aziende e associazioni datoriali. Le organizzazioni dei lavoratori compaiono solo nella fase consiliare. Per la scrivente O.S. si tratta di un limite sostanziale: la conoscenza dei turni, dei nodi di interscambio, delle criticità operative e della sicurezza posseduta dai lavoratori deve concorrere alla progettazione, non essere ascoltata soltanto a valle.

3 Il bacino deve servire la mobilità e non il mercato

L'economia di scala non può essere considerata un fine autonomo. Il criterio decisivo deve essere la capacità del sistema di garantire il diritto alla mobilità, compresi i collegamenti a domanda debole, i territori montani e rurali, le periferie, i turnisti, gli studenti, gli anziani e le persone con disabilità.

USB Lavoro Privato respinge l'idea che bacini più ampi debbano automaticamente produrre grandi lotti di gara o affidamenti costruiti a misura di pochi operatori. Bacino di programmazione e lotto di affidamento sono piani distinti. È possibile e necessario avere una regia ampia e integrata senza espellere le aziende pubbliche territoriali, senza creare monopoli privati e senza trasferire sui lavoratori la ricerca del minor costo.

Le eventuali economie devono essere quantificate e reinvestite nel servizio: frequenze, estensione oraria, accessibilità, rinnovo dei mezzi, manutenzione, sicurezza, organici e condizioni di lavoro. Non devono trasformarsi in riduzione dei chilometri, soppressione di linee, esternalizzazioni o peggioramento dei turni.

4 Una governance pubblica e realmente integrata

Le future Agenzie devono essere organismi pubblici dotati di competenze, personale e risorse adeguate, non semplici centrali amministrative per le gare. Devono pianificare la rete, verificare la qualità, controllare costi e ricavi, rendere pubblici gli indicatori e assicurare la partecipazione stabile di enti locali, lavoratori e utenti.

La separazione tra bacini automobilistici e bacino ferroviario regionale non deve produrre due programmazioni parallele. Il pendolare non usa una modalità astratta: compie un viaggio. Occorrono quindi un unico quadro regionale della mobilità, integrazione oraria e tariffaria, bigliettazione interoperabile, coincidenze garantite, nodi di scambio e programmazione coordinata tra gomma, ferro, tram e navigazione.

La specificità di Belluno va tutelata con standard dedicati alle aree montane e con meccanismi perequativi regionali. Analogamente, nei bacini aggregati non deve prevalere il territorio con maggiore popolazione o capacità finanziaria: l'Agenzia deve garantire rappresentanza equilibrata e obblighi minimi per ogni area.

5 Lavoro diritti e sicurezza

La riforma dei bacini inciderà inevitabilmente su affidamenti, assetti societari, depositi, linee e organizzazione del lavoro. Per questo le garanzie occupazionali non possono essere rinviate ai bandi o alla fase di subentro.

USB Lavoro Privato chiede che la disciplina attuativa **preveda in modo vincolante**:

- continuità occupazionale per tutto il personale interessato, senza selezioni espulsive e senza periodi di prova;
- applicazione del CCNL Autoferrotranvieri e degli accordi aziendali di miglior favore, contrastando contratti meno tutelanti, appalti impropri e lavoro somministrato strutturale;
- conservazione di anzianità, parametro, retribuzione complessiva, sede e tutele individuali e collettive nei passaggi di gestione;
- clausole sociali uniformi a livello regionale, applicabili a ogni affidamento, subaffidamento e servizio accessorio;
- confronto sindacale preventivo sui piani di bacino, sui lotti, sui fabbisogni di personale e sulle riorganizzazioni;

USB Lavoro Privato

 Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma /  06 59640004 –  06 54070448

 lavoroprivato@usb.it - usbnazionale@pec.usb.it  www.usb.it

- standard verificabili su organici, manutenzione, tempi di percorrenza, pause, turni, servizi igienici, sicurezza e formazione;
- limiti rigorosi al subaffidamento e responsabilità solidale dell'affidatario rispetto a salari, contributi e sicurezza.

6 Metodo e trasparenza della perimetrazione

Prima del parere definitivo o, almeno, prima dell'adozione degli atti attuativi, la Regione deve mettere a disposizione della Commissione e delle parti sociali il quadro istruttorio completo, nel rispetto delle regole di pubblicità applicabili. Devono essere esplicitati:

- matrici origine destinazione e periodo temporale dei dati;
- domanda servita e domanda potenziale, non limitata agli spostamenti sistematici;
- offerta attuale, livelli di servizio, costi, ricavi, sovrapposizioni e aree scoperte;
- effetti delle diverse ipotesi su tempi di viaggio, interscambi e accessibilità;
- dimensione finanziaria e fabbisogno perequativo di ciascun bacino;
- impatto su aziende, depositi, forza lavoro e relazioni industriali;
- motivazione delle soluzioni scelte rispetto alle proposte alternative formulate dagli enti.

La perimetrazione deve inoltre essere sottoposta a verifica periodica sulla base di indicatori pubblici, con possibilità di correzione se non migliora la qualità del servizio o produce squilibri territoriali.

7 Richieste alla Seconda Commissione

USB Lavoro Privato chiede che il parere della Commissione non sia una presa d'atto, ma contenga condizioni e indirizzi vincolanti. In particolare:

Condizione	Contenuto richiesto
Istruttoria trasparente	Acquisire e rendere verificabili criteri, dati, scenari alternativi e motivazioni della perimetrazione.
Piano regionale integrato	Subordinare l'attuazione a un piano unico gomma ferro tram e navigazione, con integrazione tariffaria e oraria.
Servizi minimi esigibili	Definire livelli minimi per frequenza, estensione oraria, accessibilità e copertura delle aree deboli, con risorse certe.
Gestione pubblica	Rafforzare aziende e strumenti pubblici, valutando prioritariamente affidamenti diretti e in house dove ne ricorrono i presupposti.
Bacini distinti dai lotti	Evitare automatismi tra ampiezza del bacino e maxi gare; motivare dimensione e struttura di ogni lotto sulla qualità del servizio.
Clausola sociale regionale	Garantire continuità occupazionale, CCNL di settore, anzianità, salario, sede e diritti acquisiti lungo tutta la filiera.
Partecipazione permanente	Istituire un tavolo regionale con organizzazioni sindacali e rappresentanze degli utenti prima e durante l'attuazione.
Verifica e revisione	Prevedere monitoraggio pubblico annuale e revisione dei bacini se gli indicatori sociali e di servizio peggiorano.

USB Lavoro Privato

 Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma /  06 59640004 –  06 54070448

 lavoroprivato@usb.it - usbnazionale@pec.usb.it  www.usb.it

8 Conclusioni

La scrivente O.S. non contesta l'esigenza di riorganizzare la scala della programmazione. Contesta però ogni riforma che assuma efficienza e concorrenza come criteri autosufficienti e lasci a una fase successiva il servizio concreto, il finanziamento e il destino dei lavoratori.

Il Veneto ha l'occasione di costruire una governance unitaria della mobilità, ma ciò richiede una scelta politica chiara: il trasporto pubblico locale è un servizio essenziale e uno strumento di uguaglianza territoriale, non un mercato da concentrare. I nuovi bacini possono essere utili soltanto se rafforzano la regia pubblica, ampliano il diritto alla mobilità, tutelano il lavoro e reinvestono ogni efficienza nel servizio.

Per queste ragioni USB Lavoro Privato chiede alla Commissione di esprimere un parere condizionato al recepimento degli indirizzi sopra indicati e di mantenere aperto il confronto con le organizzazioni sindacali su tutti i successivi provvedimenti relativi alle Agenzie, ai piani di bacino e agli affidamenti.

Sintesi

- Siamo favorevoli a una programmazione che segua i flussi reali di mobilità e superi la frammentazione, ma la mappa dei bacini non è neutra.
- Mancano nel provvedimento dati comparabili, motivazioni delle alternative e valutazioni degli impatti sul lavoro e sui territori.
- Il bacino di programmazione non deve diventare automaticamente un maxi lotto di gara: occorre evitare oligopoli e dumping.
- Servono un piano multimodale unico, integrazione tariffaria e oraria e tutela specifica delle aree montane, rurali e a domanda debole.
- Le Agenzie devono essere pubbliche, competenti, trasparenti e partecipate, con risorse certe e controllo effettivo.
- Clausola sociale regionale, CCNL Autoferrotranvieri, continuità di anzianità, salario, sede e diritti devono precedere ogni riassetto.
- Chiediamo un parere condizionato e un tavolo permanente con le organizzazioni sindacali sui provvedimenti attuativi.

Per il Coordinamento Nazionale USB lavoro Privato, settore TPL

Alberto Cancian

Roma, 11 settembre 2026

USB Lavoro Privato

 Via dell'Aeroporto, 129 - 00175 - Roma /  06 59640004 –  06 54070448

 lavoroprivato@usb.it - usbnazionale@pec.usb.it  www.usb.it