

ALLEGATO B

BILANCIO PREVISIONALE 2014
E
BILANCIO PLURIENNALE 2014-2016

RELAZIONE

15 novembre 2013

Indice

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO	6
1.1.	Funzione degli Enti e organizzazione in ambiti	7
1.1.1.	Ambito di applicazione delle disposizioni	7
1.1.2.	Autorità competenti.....	8
1.2.	Concorrenza ed affidamenti	9
1.2.1.	Organizzazione e finanziamento dei servizi	9
1.2.2.	Disciplina degli affidamenti.....	11
1.2.3.	Disciplina del periodo transitorio.....	14
1.3.	Regolazione	15
1.3.1.	Liberalizzazione del settore dei trasporti.....	15
1.3.2.	Obbligo di regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e soggetto gestore.....	15
1.4.	La Funzione dell'Agenzia	16
1.5.	Funzionamento dell'Agenzia.....	18
1.5.1.	DL 101/2013	18
1.5.2.	DL 39/2013	18
1.5.3.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma	23
1.5.4.	Affidamento dei servizi	23
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2013 E TRIENNALE 2013-2015.....	27
2.1.	Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....	30
2.1.1.	Analisi del contesto e principali indicatori	30
2.1.2.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	32
2.1.3.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....	34
2.1.4.	Il confronto con le altre grandi città italiane.....	36
2.1.5.	La qualità percepita dai cittadini.....	37
2.1.6.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto	39
2.1.7.	I risultati attesi.....	40
2.1.8.	Le valutazioni di scenario	43
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....	43
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano.....	43
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	44

2.2.3.	Linee di metropolitana	46
2.2.4.	Sistema tranviario	47
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	49
2.2.5.1.	Integrazione ferro-gomma	51
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015.....	52
2.3.1.	La programmazione triennale e lo stato di attuazione	52
2.3.2.	La programmazione del TPL nell'area metropolitana	52
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2014 – 2016	56
2.3.4.	Osservazione dei servizi	62
2.3.4.1.	Monitoraggio dei servizi ferroviari.....	62
2.3.4.2.	Osservazione del servizio urbano e suburbano	63
2.3.4.3.	Osservazione del servizio extraurbano	63
2.3.5.	Il sistema tariffario	64
2.3.5.1.	Biglietto integrato metropolitano	64
2.3.5.2.	BIP Biglietto Integrato Piemonte.....	65
2.3.5.3.	Incremento tariffario dicembre 2013	65
2.3.5.4.	Confronto tariffario con le altre grandi città.....	65
2.3.5.5.	Sistema Formula.....	67
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL	67
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	67
2.4.2.	Monitoraggio della qualità servizio ferroviario.....	68
2.4.3.	Comunicazioni verso gli utenti	70
2.4.4.	La promozione del trasporto pubblico.....	70
2.5.	La strategia degli investimenti	73
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia	73
2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture.....	73
2.5.3.	Rinnovo del materiale rotabile ferroviario. Lo stato degli investimenti e le prospettive.	74
2.5.4.	Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia.....	75
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	77
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione	77
3.1.1.	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino	77
3.1.2.	Soluzioni software open source	77
PARTE 4.	RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO	78

4.1. Entrata.....	78
4.2. Uscita.....	84
4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2014-2016	89
1. APPENDICE – DISPOSIZIONI DI LEGGE CITATE NELLA PARTE I	92
1.1. Funzione degli Enti e organizzazione in ambiti	92
1.1.1. Ambito di applicazione delle disposizioni	92
1.1.2. Autorità competenti.....	94
1.2. Concorrenza ed affidamenti	102
1.2.1. Organizzazione e finanziamento dei servizi	102
1.2.2. Disciplina degli affidamenti.....	110
1.2.3. Disciplina del periodo transitorio.....	116
1.3. Regolazione	119
1.3.1. Liberalizzazione del settore dei trasporti.....	119
1.3.2. Obbligo di regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e soggetto gestore.....	124

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Al fine di fornire un quadro di riferimento relativo alla legislazione in materia di trasporto pubblico locale, nella prima parte della Relazione saranno utilizzati principalmente i contenuti e la struttura della sezione dedicata al trasporto pubblico locale del documento “Rassegna Normativa - Servizi Pubblici Locali” frutto del lavoro svolto dal Tavolo tecnico istituito nell’ambito di un Protocollo d’intesa promosso dal Ministero dello Sviluppo economico in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e Invitalia - Agenzia Nazionale per l’attrazione degli investimenti e lo Sviluppo d’impresa.

La rassegna è stata predisposta da Invitalia nell’ambito del Programma Operativo “Governance e Azioni di Sistema” FSE 2007-2013 - Progetto di supporto e affiancamento operativo a favore degli Enti Pubblici delle regioni Obiettivo Convergenza” che prevede un’azione di rafforzamento della capacità istituzionale delle autonomie territoriali.

I contenuti del documento, sono integrati in questa sede con le disposizioni di riferimento della Regione Piemonte e con alcune novità, anche giurisprudenziali.

Trasporto pubblico locale

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale è stato caratterizzato, in particolare nell’ultimo decennio, da un complicato rapporto con la disciplina generale in materia di servizi pubblici locali le cui note alterne vicende hanno finito con il condizionare il processo di liberalizzazione avviato, nel settore, con la legge 59/1997 e con il successivo decreto legislativo 422/1997; norme queste ultime che delineavano chiaramente il percorso di trasformazione societaria, prima, e di avvio della competizione, dopo, per il settore del trasporto pubblico regionale e locale ed a cui, almeno all’inizio del decennio scorso, sembrava volersi conformare il legislatore anche nella disciplina dei servizi pubblici locali.

Questo sino alla fine del 2003 quando, con il decreto 269/03, si aprì un varco agli affidamenti cosiddetti “in house” per tutto il comparto dei servizi pubblici ivi compreso il settore del trasporto. Le normative succedutesi negli anni seguenti sono state, quindi, tutte caratterizzate dall’intento di contenere il ricorso all’affidamento in house pur senza vietarlo mai espressamente. Ne è derivato un quadro normativo sui servizi pubblici locali in perenne fermento con disposizioni non sempre omogenee e non sempre agevolmente armonizzabili con la disciplina settoriale peraltro nel frattempo arricchitasi di un ulteriore tassello, il regolamento comunitario 1370/2007, di valenza sovranazionale.

A tutto questo si sono successivamente aggiunte le norme contenute all’art. 23 bis del DL 112/2008 (e nel suo regolamento di attuazione, D.P.R. 168/2010) e all’art. 4 del DL 138/2011, sopresse in seguito agli esiti delle vicende referendarie e di legittimità costituzionale e il recente intervento normativo statale in tema di Servizi pubblici locali a rilevanza economica (contenuto negli articoli 3 bis del DL 138/2011 e 34 del DL 179/2012), nonché le disposizioni di riorganizzazione delle funzioni amministrative fondamentali degli enti locali (artt. 17 – 19 DL 95/2012).

Le norme generali in tema di servizi pubblici locali da ultimo emanate vanno, nel rispetto del principio secondo cui “lex specialis derogat generali”, ad integrare la normativa settoriale contenuta in disposizioni comunitarie, nazionali e regionali che ne delineano una disciplina compiuta e dettagliata, coerente con il quadro comunitario e con quello nazionale.

La disciplina settoriale presenta elementi di compiutezza sotto tutti i profili, come di seguito analizzati ed evidenziati: sotto il profilo delle autorità competenti a livello territoriale, dell'individuazione dei compiti e delle funzioni loro spettanti, ivi compreso quello della pianificazione e programmazione dei servizi minimi; sotto il profilo delle forme di affidamento dei servizi in assoluta conformità ai dettami dell'unione europea ed alle regole della concorrenza regolata; sotto il profilo della regolamentazione contrattuale dei rapporti tra enti e soggetti gestori; sotto il profilo della individuazione delle fonti di finanziamento del settore e della determinazione, sempre in conformità a regole e principi comunitari, della compensazione degli obblighi di servizio pubblico; sotto il profilo della regolazione avendo il settore di recente ottenuto l'istituzione di un'autorità di settore. Disciplina compiuta ed omogenea per tutte le tipologie di servizi di trasporto, sia per quelli regionali sia per quelli locali. Il settore infatti è l'unico, nel comparto dei servizi pubblici locali, a presentare la peculiarità dell'ambito regionale che rappresenta peraltro una parte importante dei servizi oltre che l'ambito di svolgimento dei servizi ferroviari.

Di seguito una disamina, suddivisa per sezioni, della disciplina settoriale rilevante per il settore del trasporto pubblico locale.

Il settore ferroviario trova la propria ulteriore disciplina in numerose direttive europee ed in altrettante numerose disposizioni di legge tra cui si segnala, in particolare, il D.lgs. 188/2003. Tali disposizioni non sono tuttavia, per la loro specificità, contenute nella presente sintesi.

1.1. Funzione degli Enti e organizzazione in ambiti

1.1.1. Ambito di applicazione delle disposizioni

La presente Sezione individua le disposizioni applicabili al settore del trasporto pubblico locale facendo riferimento al Regolamento (CE) n. 1370/2007 ed al D.lgs 422/1997 e fornisce una definizione della nozione di servizio pubblico di trasporto regionale e locale, distinta dalla nozione di trasporto pubblico di interesse nazionale.

Come già in premessa evidenziato, le disposizioni settoriali nazionali e europee trovano applicazione sia per i trasporti locali sia per quelli regionali, e riguardano i trasporti in qualsiasi modalità esercitati (gomma, ferro, vie navigabili..) ed in qualsiasi modalità affidati.

Il decreto legislativo 422/97 riserva, infatti, all'ambito nazionale i servizi elencati all'art. 3: servizi aerei, marittimi, automobilistici e ferroviari caratterizzati tutti da un ambito nazionale o internazionale di svolgimento.

Sono, invece, ai sensi dell'art. 2 del citato decreto legislativo, servizi di trasporto regionale e locale quelli rappresentati dall'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali ed aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra-regionale.

Nell'ambito della normativa statale generale vanno inquadrati anche l'art. 3 bis DL 138/2011 e gli artt. 17-19 DL 95/2012.

L'art. 1 e 2 della L.R. Piemonte 1/2000 individua le finalità e l'assetto funzionale della legge regionale che reca norme in materia di trasporto pubblico locale.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.1.1)

1.1.2. Autorità competenti

Nella presente sezione ci si occupa delle norme relative alla distribuzione delle funzioni e competenze in materia di trasporto pubblico regionale e locale.

Per quanto concerne la disciplina statale, la riorganizzazione del settore è avvenuta con il D.Lgs n. 422/1997: “conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale”, il quale trae origine ed è attuativo della L. 59/1997 (cd. Bassanini): “delega al governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa”. Come evidenziato nella sezione precedente, il decreto 422/1997 distingue tra servizi di interesse nazionale e quelli di rilevanza solo regionale e locale. I servizi di interesse nazionale vengono esplicitamente richiamati all’art. 3 del decreto. All’art. 4 del medesimo decreto viene specificato che, nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, sono di competenza dello Stato esclusivamente:

a) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;

b) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 dello stesso decreto n. 753;

c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

Sono attribuite, invece, alle regioni ed agli enti locali tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, nonché in via residuale le attività non assegnate allo Stato. Inoltre, sono delegate alle regioni le funzioni di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale specificate nell’art 14, i compiti programmatori e amministrativi e le funzioni in tema di servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione e non a F.S. S.p.a., i servizi marittimi e aerei, nonché i servizi lacuali e lagunari. A loro volta le regioni, attraverso il principio di sussidiarietà, trasferiscono alle province, ai comuni ed agli altri enti locali tutte le funzioni che non richiedono l’esercizio unitario a livello regionale.

Tali disposizioni hanno ricevuto ulteriore attuazione a livello regionale; in Piemonte, come noto, con la L.R. 1/2000. Con riferimento alle funzioni programmatiche della Regione Piemonte, di cui all’art. 4, comma 5 della L.R. 1/2000, la Giunta Regionale ha approvato il programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 con D.G.R. 22 ottobre 2013, n. 18-6536.

Sempre in tema di distribuzione di funzioni e competenze, è d’obbligo il richiamo all’art. 19 del D.L. 95/2012 (cd. spending review) il quale, ferme restando le funzioni di programmazione e di coordinamento assegnate alle regioni, attribuisce ai comuni la funzione fondamentale di organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale.

A ciò aggiungasi che il comma 1-bis dell’art. 3-bis del DL 138/2011, in vigore dal 19 dicembre 2012, conferisce unicamente agli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali, tutte le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, tra cui il trasporto pubblico locale.

Con riferimento alle disposizioni del citato art. 3 bis del DL 138/2011 (Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali), la Regione Piemonte, con D.G.R. 17-4134 del 12/07/2012 pubblicata sul BUR del 02/08/2012, ha individuato, ai fini dell’art. 3 bis del

DL 13/08/2011, n. 138, quattro bacini ottimali, i cui ambiti territoriali sono stati individuati negli Enti che ne fanno parte: bacino della Provincia di Torino, bacino della provincia di Cuneo, bacino del nord-est comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO e bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Con la citata DGR 17-4134 del 12/07/2012, la Regione Piemonte assegna inoltre il ruolo di Ente di Governo di ciascun bacino al Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricadenti nel bacino stesso.

La Regione con la medesima delibera prevede inoltre che l'Ente di Governo di ciascun bacino possa prevedere, in fase di prima attuazione all'interno di una programmazione unitaria e nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici, l'organizzazione del bacino in lotti omogenei, anche al fine di contemperare la presenza all'interno del bacino di contratti in essere affidati con procedure di gara e con scadenze differite nel tempo. L'eventuale suddivisione del bacino in lotti omogenei deve essere preventivamente autorizzata dalla Giunta regionale.

La disciplina di settore dovrà raccordarsi, nel rispetto nel principio secondo cui "lex specialis derogat generali", con la disciplina generale in tema di organizzazione di ambiti ed attribuzione di funzioni fondamentali in tema di trasporto ai Comuni. In ambito regionale, la L.R. 1/2000 Regione Piemonte individua i soggetti di delega attribuendo i compiti e le funzioni.

Per quanto riguarda la disciplina europea, viene richiamato il regolamento n. 1370/2007, attraverso il quale l'Unione Europea ha definito le modalità di intervento delle amministrazioni pubbliche nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale.

Infine, si segnala l'istituzione dell'Autorità dei trasporti prevista dall'art. 37 della L. 201/2011. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.1.2).

1.2. Concorrenza ed affidamenti

1.2.1. Organizzazione e finanziamento dei servizi

La prima sezione di questo secondo Titolo riguarda invece la disciplina settoriale dell'organizzazione dei servizi, le norme finanziarie applicabili al settore e la definizione dei servizi minimi, statuendo, all'art. 14 del D.Lgs 422/1997, le regole per il coordinamento della programmazione dei trasporti locali delle regioni (tramite l'approvazione di programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale) e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E, nonché la programmazione degli investimenti con accordi di programma. Tale disciplina ha ricevuto ulteriore attuazione a livello regionale con specifiche normative regionali.

Al secondo comma del medesimo articolo viene specificato, poi, che competono alle Regioni i compiti di programmazione dei servizi di trasporto consistenti nella definizione degli indirizzi per la pianificazione dei trasporti (ed in particolare per la pianificazione delle Province da attuarsi con i piani di bacino), nella redazione di piani regionali dei trasporti che tengano conto della pianificazione fatta dagli Enti Locali, nella redazione di programmi triennali dei servizi e nella individuazione dei cosiddetti "servizi minimi" di cui all'art. 16 del medesimo decreto.

Una disciplina settoriale, quindi, piuttosto dettagliata e che prevede un'articolazione virtuosa dei diversi livelli di pianificazione e programmazione dei servizi dovendo, le regioni, tenere conto del livello locale e le province ed i comuni della pianificazione regionale.

Sempre in tema di organizzazione del trasporto pubblico locale, occorre tenere presente il disposto dell'art. 3 bis D.L. 138/2011, sia del 1° comma che del successivo comma 1-bis.

Il primo comma stabilisce che, al fine di tutelare la concorrenza e l'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano devono organizzare 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, pena l'intervento sostitutivo del Consiglio dei Ministri. Viene fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate.

Il comma 1bis, invece, prevede che le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, vale a dire quelle di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati dalle regioni ai sensi del comma 1 del medesimo articolo.

In materia finanziaria, ai sensi dell'art. 20 D.Lgs 422/1997, la regola è che ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del decreto 422/97.

La L.r. 1/2000 della Regione Piemonte, all'articolo 16 individua le modalità di costituzione del fondo regionale trasporti.

Inoltre, tra le varie norme di seguito riportate, particolare rilievo assume in materia l'art.16-bis del D.l. n.95/2012, come modificato dalla L. 228/2012 cd. legge di stabilità per il 2013, che dall'anno 2013 istituisce il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

La disposizione di legge succitata è stata oggetto di un recentissimo pronunciamento della Corte Costituzionale (sentenza 14/11/2013, 273) che ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 16-bis del d.l. n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, come sostituito dall'art. 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – Legge di stabilità 2013), promosse dalla Regione Veneto, per violazione degli articoli 3 e 97 Cost., per violazione degli articoli 117 e 119 della Costituzione e per violazione dell'articolo 120 Cost. e del principio di leale collaborazione.

In particolare la Corte afferma che, dall'entrata in vigore dell'art. 20 del d.lgs.422/1997 - tuttora vigente - ad oggi, la disciplina di finanziamento del trasporto pubblico locale ha previsto il concorso di diverse fonti: risorse proprie della Regione, compartecipazioni al gettito di tributi erariali e risorse trasferite mediante fondi istituiti a vario titolo, anche nella fase successiva alla riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione.

Al momento, pur non potendo dirsi determinato né il livello essenziale delle prestazioni del trasporto pubblico locale, né il livello adeguato di servizio, l'esigenza di assicurare la garanzia di uno

standard di omogeneità nella fruizione del servizio su tutto il territorio nazionale ha richiesto il costante concorso del legislatore statale al finanziamento delle funzioni riconducibili alla materia del trasporto pubblico locale.

Nella perdurante inattuazione della l. 42/2009, che non può non tradursi in incompiuta attuazione dell'art. 119 Cost., l'intervento dello Stato è ammissibile nei casi in cui esso risponda all'esigenza di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa.

Siffatti interventi si configurano come "portato temporaneo della perdurante inattuazione dell'art. 119 Cost. e di imperiose necessità sociali, indotte anche dalla attuale grave crisi economica nazionale e internazionale" (sentenza n. 121 del 2010), che ben possono tutt'oggi essere ritenute giustificazioni sufficienti per legittimare l'intervento del legislatore statale limitativo della competenza legislativa residuale delle Regioni nella materia del trasporto pubblico locale, allo scopo, appunto, di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa (sentenza n. 232 del 2011).

Inoltre, è vero che le Regioni non risultano coinvolte nel processo di determinazione dell'aliquota di compartecipazione al gettito delle accise e, conseguentemente, delle risorse che vanno ad alimentare il fondo. Ciò si giustifica, tuttavia, in ragione dell'automatismo della disciplina di determinazione della dotazione del fondo, alimentato unilateralmente ed esclusivamente da risorse statali.

Sempre con riferimento all' art. 16- bis del D.l. n.95/2012, la Regione Piemonte, con D.G.R. 22 ottobre 2013, n. 19-6537, ha approvato il Piano di Riprogrammazione del trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale ai sensi del comma 4 del citato art. 16 - bis del D.l. n.95/2012.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.2.1).

1.2.2. Disciplina degli affidamenti

La disciplina degli affidamenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale è quella che più di tutte è stata coinvolta dalle vicende che hanno caratterizzato il rapporto tra normativa di settore e normativa generale nel corso degli ultimi anni.

Oggi tale disciplina è innanzitutto quella contenuta nel regolamento comunitario n. 1370/2007. E ciò per effetto, da un lato, della dichiarazione di incostituzionalità della disciplina generale sui servizi pubblici locali (art. 4 Decreto-legge 138/2011), dall'altro, della emanazione dell'art. 61 della legge 99/2009 il quale contiene ulteriori disposizioni in tema di affidamenti e che in particolare consente di applicare , anche in deroga alla disciplina di settore, di alcune disposizioni del Regolamento 1370/2007 in materia di affidamenti e ha di fatto abrogato l'obbligo di affidamento esclusivamente con gara previsto dall'art. 18 del D.Lgs 422/1997.

Il citato regolamento all'art. 5 tratta, in primo luogo, del rapporto tra il regolamento medesimo (applicabile ai contratti che assumano la forma di "concessione di servizi") e la disciplina degli appalti pubblici contenuta nelle direttive 2004/17/CE (coordinamento delle procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali) o 2004/18/CE (coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi) (applicabile ai contratti che assumano la forma dell'"appalto di servizi"). Senza entrare nel dettaglio della distinzione e rinviando, sul punto alla disciplina nazionale e regionale che è piuttosto dettagliata in materia, si segnala come il regolamento 1370 individui le altre modalità di erogazione dei servizi:

1) Affidamento a terzi mediante procedure a evidenza pubblica (art. 5 par. 3) anche nella modalità della cosiddetta procedura “a doppio oggetto”. Tale procedura, seppur non espressamente disciplinata dal regolamento, deve intendersi pacificamente ammessa a seguito delle Comunicazioni della Commissione Europea e dei pronunciamenti della Corte di Giustizia sui cosiddetti “partenariati pubblico-privati” e nel rispetto delle condizioni ivi previste.

2) Affidamento c.d. “in house” (art. 5 par. 2): le autorità locali hanno la facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all’aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l’autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. La disposizione, ad oggi l’unica che disciplini espressamente l’istituto in esame e che, si rammenta, è di derivazione giurisprudenziale, stabilisce le condizioni per la legittimità di tali affidamenti. Sul punto si segnala l’esistenza di disposizioni nazionali (art. 4-bis legge 102/2009) che impongono agli enti affidanti di mettere sul mercato, all’atto dell’affidamento in house, una quota minima di servizi (10%).

3) Affidamento diretto di servizi di trasporto ferroviario (art. 5 par. 6) ad eccezione di metropolitana e tram;

4) Affidamento diretto cd. sotto soglia (art. 5 par. 4);

5) Affidamento in casi di emergenza (art. 5 par. 5)

In data 30 gennaio 2013, la Commissione Trasporti dell’Unione Europea ha approvato il c.d. “quarto pacchetto ferroviario” (COM (2013) 28 del 30 gennaio 2013), introducendo, al fine di riordinare l’intera normativa europea del settore, alcune significative novità: l’obiettivo dichiarato è quello di migliorare la qualità e di incrementare la capacità di offerta dei servizi ferroviari in tutta Europa.

Il percorso individuato dalla Commissione si sviluppa secondo quattro ambiti - direttive principali: (a) l’efficienza delle norme e delle omologazioni; (b) l’articolazione del sistema sulla base di una struttura funzionante (separazione della rete); (c) una migliore qualità e maggiore possibilità di scelta grazie all’ingresso di nuovi attori nella gestione dei servizi ferroviari (concorrenza); (d) una forza lavoro competente (garanzie per il personale anche con il passaggio ad un nuovo operatore).

Allo scopo di promuovere il profilo sub (c), e per quanto qui evidentemente d’interesse, la proposta di regolamento (COM(2013)28), che modifica il Regolamento (CE) n. 1370/2007, sull’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia, va ora ad imporre al riguardo norme comuni in materia di aggiudicazione dei contratti, insieme a misure di accompagnamento atte a migliorare l’esito delle procedure.

Per intensificare la pressione concorrenziale sui mercati ferroviari nazionali e aumentare conseguentemente la quantità dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri è stata così prevista l’obbligatorietà dell’aggiudicazione delle concessioni - anche in detto specifico settore - mediante procedura ad evidenza pubblica.

Più in particolare, ma sinteticamente, sono state proposte al Regolamento (CE) n. 1370/2007 le seguenti modifiche e sostituzioni.

(i) Massimali per l’aggiudicazione diretta di contratti di volume esiguo e per l’aggiudicazione diretta a piccole e medie imprese

La disposizione introduce massimali di valore specifici per l’aggiudicazione diretta di contratti di volume esiguo nel trasporto ferroviario. I limiti vigenti sono mirati al trasporto con autobus o a modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia. Il massimale proposto per la ferrovia si iscrive nella logica di permettere l’aggiudicazione diretta nel caso in cui il costo dell’organizzazione di una

procedura di gara sia superiore ai vantaggi attesi. Il corrispondente limite espresso in treno-chilometro rispecchia il costo unitario medio della fornitura di trasporto ferroviario;

(ii) Obbligatorietà dell'aggiudicazione dei contratti di trasporto ferroviario mediante gara;

Con la soppressione dell'art. 5, par. 6, è preclusa alle autorità competenti la possibilità di decidere, nel settore ferroviario, se aggiudicare un contratto di servizio pubblico direttamente o mediante gara. La regola generale della procedura di gara si applicherà anche alla ferrovia.

(iii) Restrizioni all'aggiudicazione

Per aumentare la concorrenza, una volta introdotte le procedure di gara per i contratti di trasporto ferroviario, la disposizione permette alle autorità competenti di aggiudicare alle diverse imprese ferroviarie i contratti di trasporto passeggeri per ferrovia che riguardano parti della stessa rete o un complesso di tragitti. A tal fine l'autorità competente può decidere di limitare il numero di contratti che una stessa impresa ferroviaria può aggiudicarsi in una procedura di gara.

(iv) Periodo di transizione per l'aggiudicazione mediante gara

La disposizione precisa che il periodo decennale di transizione fino al 2 dicembre 2019 si applica soltanto all'art. 5, par. 3, relativo all'obbligo delle autorità competenti di indire una procedura di gara. Tutte le altre disposizioni dell'art. 5 (e.g. la possibilità di aggiudicazione diretta a un operatore interno per un contratto di volume esiguo o quale misura di emergenza) sono di applicazione immediata.

(v) Periodo di transizione per i vigenti contratti di trasporto ferroviario aggiudicati direttamente

La disposizione introduce un altro periodo di transizione per i contratti di servizio pubblico nel settore ferroviario aggiudicati direttamente tra il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019; tali contratti potranno restare in vigore fino alla data di scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 2022. Si lascerà così alle imprese ferroviarie, cui è stato aggiudicato direttamente un contratto di servizio pubblico, il tempo sufficiente per adattarsi e prepararsi alle procedure di gara.

Da segnalare, poi, l'importante novità introdotta dall'art. 34, comma 20 e ss. D.Lgs 179/2012 secondo cui l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste. (In ordine agli affidamenti in essere si dirà alla sezione seguente.) Nella suddetta relazione, l'ente affidante deve indicare le ragioni che l'hanno indotto a scegliere un determinato procedimento di affidamento, anche ai sensi dell'art. 106 TFUE.

Va evidenziato come un obbligo di pubblicità delle scelte dell'ente fosse già imposto a livello comunitario per il settore dall'art. 7 del regolamento 1370/2007.

La Regione Piemonte, disciplina il sistema degli affidamenti all'art. 11 della L.R. 1/2000.

Infine si segnala come le norme settoriali, comunitarie, nazionali e regionali, disciplinino tutte, sia pur non sempre in modo omogeneo e coordinato tra loro, le regole di partecipazione alle gare per l'affidamento dei servizi.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.2.2).

1.2.3. Disciplina del periodo transitorio

La disciplina del periodo transitorio nel settore del trasporto pubblico regionale e locale è contenuta sia in disposizioni comunitarie sia in disposizioni nazionali.

Per quel che riguarda la disciplina nazionale, il decreto legislativo n. 422/1997 ha, in accoglimento dei suggerimenti avanzati dall'Autorità Garante per la concorrenza ed il mercato nel 1998, introdotto dapprima l'obbligo della trasformazione delle aziende speciali e consortili in società di capitali (da attuarsi entro il 2000) e, poi, l'obbligo della messa in concorrenza dei servizi entro una data prestabilita. Data inizialmente fissata al 31 dicembre 2003 e successivamente prorogata di anno in anno sino al dicembre 2007 per effetto dell'impatto sul settore dell'applicazione delle norme generali in materia di servizi pubblici locali più volte modificate in quegli anni. Il periodo transitorio previsto dalla disciplina di settore è rimasto fermo al 2007 poiché le successive disposizioni in materia di servizi pubblici locali, applicabili anche al settore del trasporto pubblico, ne hanno determinato via via lo spostamento in avanti.

Nel frattempo la disciplina comunitaria contenuta nel regolamento 1370/2007/CE, ed entrata in vigore nel 2009, ha introdotto un periodo transitorio di dieci anni (in scadenza al 3 dicembre 2019) entro il quale occorre che tutti gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico siano conformi alle previsioni del suddetto regolamento in ordine alle modalità di affidamento.

Sul punto si rammenta che con l'art. 61 della legge 99/2009 il legislatore italiano è intervenuto a dare specifica attuazione e recepimento alle disposizioni del regolamento comunitario citato che disciplinano modalità di affidamento e periodo transitorio.

Il regolamento europeo, poi, impone che la Commissione presenti una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

Ripartendo da quanto detto nella sezione precedente in merito alla "relazione" da pubblicare sul sito internet dell'ente affidante quale atto prodromico e necessario all'affidamento dei servizi, sul regime transitorio si espone quanto segue.

Ai sensi dell'art. 34, comma 21 e ss., D.Lgs. 179/2012, gli affidamenti non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20 del medesimo articolo.

Per gli affidamenti, invece, in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.

Gli affidamenti diretti assentiti alla data del 1° ottobre 2003 a società a partecipazione pubblica già quotate in borsa a tale data, e a quelle da esse controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, cessano alla scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto; gli affidamenti che non prevedono una data di scadenza cessano, improrogabilmente e senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, il 31 dicembre 2020.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.2.3).

1.3. Regolazione

1.3.1. Liberalizzazione del settore dei trasporti

Nella prima sezione, il D.L. n. 201/2011 definisce l'Autorità di regolazione dei trasporti e individua le relative competenze, sempre restando ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo, sanzione di tutte le amministrazioni pubbliche e in particolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE, in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili della finanza pubblica.

Viene, infine, riportata la normativa riguardante l'Autorità dei trasporti introdotta con la legge. 228/2012 cd. legge di stabilità per il 2013.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.3.1).

1.3.2. Obbligo di regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e soggetto gestore

In questa parte sono contenute le disposizioni che riguardano il caso in cui l'autorità competente decide di concedere all'operatore un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, da attuarsi nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

Vengono inoltre riportate le norme che regolano la compatibilità con il trattato ed il contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico, tra cui i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

In attuazione dei principi contenuti nella legge delega n. 59/1997, il D.lgs. 422/97 ha previsto l'obbligo della regolamentazione dei rapporti tra ente affidante e soggetto gestore mediante contratti di servizio rispettosi dei requisiti previsti dalla disciplina comunitaria.

In particolare, l'art. 19 del citato decreto prevede l'obbligo della conclusione di contratti di servizio che assicurino la piena corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari, e che siano rispettosi dei requisiti essenziali previsti dalla norma e sostanzialmente riproduttivi delle disposizioni comunitarie in materia.

A livello europeo, il previgente regolamento 1191/1969/CEE è stato integralmente sostituito dal regolamento 1370/2007/CE che impone, anch'esso, l'obbligo della regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e gestore, fornendo una definizione dettagliata ed ampia della nozione di contratto di servizio. Il contratto di servizio è necessario tutte le volte in cui un'autorità intende concedere al gestore una compensazione per l'assolvimento di obblighi di servizio pubblico.

Il sopra citato regolamento prevede altresì i contenuti obbligatori del contratto di servizio e le regole per determinare la compensazione per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico. Detta compensazione deve essere determinata nel rispetto delle disposizioni del regolamento comunitario (art. 4) e, qualora si proceda all'aggiudicazione diretta di contratti, deve essere determinata in modo conforme a quanto previsto dall'Allegato al regolamento. Detto allegato stabilisce, recependo sostanzialmente i principi dettati dalla Corte di Giustizia nella famosa decisione Altmark, i parametri e le regole da applicare per la determinazione della compensazione di cui

beneficerebbe un'impresa mediamente efficiente e tenendo conto delle dinamiche inflazionistiche di settore ed anche di un ragionevole margine di utile.

I criteri stabiliti dalla sentenza Altmark e dal regolamento 1370 rappresentano un punto molto importante per la corretta determinazione delle compensazioni nell'ambito dei contratti di servizio.

Sia la disciplina nazionale sia quella comunitaria prevedono poi un limite massimo di durata dei contratti di servizio. Il regolamento 1370/2007/CE in particolare prevede una durata massima di dieci anni per i contratti di servizio automobilistici e di quindici anni per quelli ferroviari.

In attuazione del D.lgs. 422/97 le Regioni hanno, con proprie norme, stabilito durate diversificate dei contratti di servizio in ogni caso rispondenti ai parametri fissati dalla disciplina nazionale e comunitaria.

In particolare, la Regione Piemonte, con l'art. 10 della L.R. 1/2000 ha individuato i contenuti minimi dei contratti di servizio e la durata degli stessi.

Nell'Appendice sono riportati gli articoli, inerenti le tematiche della presente sezione, delle disposizioni di legge sopra citate. (§ 1.3.2).

1.4. La Funzione dell'Agenzia

Il quadro normativo di riferimento in cui l'Agenzia esercita la propria funzione ha subito diverse modifiche nel corso degli ultimi due anni.

In primo luogo occorre ricordare che l'art. 8 della L.R. 1/2000, che prevedeva la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana è stato modificato con l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011).

Le modifiche riguardano la denominazione dell'ente, che assume quella di "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale", la fonte istitutiva, che dal livello convenzionale viene spostata al livello legislativo (art. 8, comma 1 bis: "L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge [...]"), la qualificazione (la legge definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale"), e il venir meno dell'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono aderire al consorzio.

Rimane invariato il comma 4 dell'art. 8 della L.R. 1/2000 in base al quale gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità nonché il comma 5 che rinvia alla convenzione e lo statuto del consorzio la disciplina, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Le modifiche apportate dalla L.R. 10/2011 alla L.R. 1/2000 sono state oggetto di una proposta di modifica dello Statuto e della Convenzione che l'Assemblea dell'Agenzia, nella seduta del 16/07/2012, ha approvato e che è stata trasmessa agli enti consorziati affinché provvedessero a farle approvare dai rispettivi organi competenti.

Le modifiche allo Statuto e alla Convenzione hanno riguardato anche la parte relativa alla costituzione del Consiglio d'Amministrazione, ciò in applicazione all'art. 6, comma 5 del Decreto legge 78/2010 che prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del

presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti.”

La modifica approvata dall'Assemblea prevede che il Consiglio d'amministrazione sia composto da un numero di componenti pari a cinque, compreso il Presidente.

Successivamente, l'Assemblea, con delibera 5/2012 del 24/09/2012 ha approvato una delibera di indirizzi per apportare una ulteriore modifica allo Statuto, riguardante questa volta l'art. 21 (Segretario dell'Agenzia); viene consentito al Consiglio di Amministrazione di nominare il segretario scegliendo oltretutto tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'agenzia, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati, anche tra gli iscritti all'Albo per la Gestione dei Segretari Comunali e Provinciali.

Nell'approvare le modifiche, l'Assemblea ha altresì deliberato :

- di richiedere agli enti aderenti di trasmettere la delibera di approvazione definitiva degli atti di cui alla lettera a) e b) entro il termine di 60 giorni dalla trasmissione della presente deliberazione;

- di approvare il procedimento di entrata in vigore dei nuovi testi di Convenzione e Statuto così come di seguito definito:

- è richiesto agli enti consorziati di trasmettere all'Agenzia la delibera di approvazione definitiva delle modifiche e dei nuovi testi entro il termine di 60 giorni dalla data di trasmissione della delibera approvata dall'Assemblea;

- allorché le delibere di approvazione saranno comunicate dagli enti consorziati che rappresentano almeno il 90% delle quote di partecipazione e da almeno 2/3 degli enti consorziati (pari a 23 enti), la Convenzione (Allegato C) e lo Statuto (Allegato D) saranno pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entreranno in vigore il giorno seguente; la pubblicazione non potrà comunque avvenire prima che sia decorso il 60° giorno dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione;

- la notizia della pubblicazione dei nuovi testi di Statuto e Convenzione sarà trasmessa a tutti gli enti consorziati;

- la notizia dell'entrata in vigore dello Statuto e della Convenzione sarà successivamente pubblicata anche sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte;

- sino all'entrata in vigore della Convenzione e dello Statuto così come modificati con la presente deliberazione, si applicano le disposizioni statutarie e convenzionali vigenti.

Con Delibera del CdA n. 7 del 26 marzo 2013 in relazione a quanto sopra è stato verificato che le modifiche apportate allo Statuto e alla Convenzione con la deliberazione n. 2/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 25 enti consorziati e dal 94,861674% delle quote di rappresentatività e che le ulteriori modifiche apportate allo Statuto con la deliberazione n. 5/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 24 enti consorziati e dal 94,87885% delle quote di rappresentatività.

Essendo peraltro trascorsi più di sessanta giorni dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione delle modifiche, risultano pertanto verificate le condizioni previste dall'Assemblea affinché i nuovi testi di Convenzione (Allegato A) e Statuto (Allegato B) possano essere pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entrare in vigore il giorno successivo.

Pertanto con la Deliberazione sopra citata è stata disposta la pubblicazione dei nuovi testi di Convenzione e Statuto; detta pubblicazione è avvenuta in data 16 aprile 2013 e pertanto il nuovo Statuto è in vigore dal 17 aprile 2013.

1.5. Funzionamento dell'Agenzia

1.5.1. DL 101/2013

Rilievo per il funzionamento dell'Agenzia assume il DL 101/2013 convertito con modificazioni dalla L. 30 ottobre 2013, n. 125.

L'art. 1 del decreto prevede che sia prorogato fino a tutto il 2015 il divieto per le amministrazioni di acquistare autovetture di servizio (l'Agenzia non ha autovetture di servizio in proprietà ma, per motivi di servizio, utilizza il servizio di car sharing proposto dalla società Car City Club ovvero il servizio di Bike Sharing TO bike)

Dal 2014, le amministrazioni pubbliche che non adempiono all'obbligo di comunicazione dei dati ai fini del censimento permanente non possono effettuare spese superiori al 50% rispetto al 2013 per acquisto, manutenzione, noleggio, esercizio di autovetture e buoni taxi.

La spesa per le consulenze nelle amministrazioni pubbliche non può essere superiore per il 2014 all'80% del limite di spesa del 2013 e per il 2015 al 75% del limite del 2014. Entro la fine di ogni anno, le amministrazioni trasmettono al Ministro per la Pubblica Amministrazione i dati relativi alle spese per studi e incarichi di consulenza, in modo che possa presentare sul punto una relazione annuale al Parlamento.

Nel bilancio di previsione sono previsti specifici capitoli di bilancio per il conferimento di incarichi di studio e consulenza, fatti eventualmente salvi i capitoli istituiti per incarichi previsti da disposizioni di legge o regolamentari da articolarsi coerentemente con il piano dei conti integrato di cui al titolo II del decreto legislativo 31 maggio 2011 n. 91

L'Art. 3bis (Disposizioni in materia di revisione dei contratti di servizio) stabilisce che al fine di assicurare il contenimento della spesa, degli oneri a carico del bilancio consolidato e il migliore svolgimento delle funzioni amministrative, si può provvedere alla revisione con riduzione del prezzo dei contratti di servizio stipulati con le società, ad esclusione di quelle emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati e delle società dalle stesse controllate, e con gli enti direttamente o indirettamente controllati, con conseguente riduzione degli oneri contrattuali a carico della pubblica amministrazione.

In tale ipotesi le società e gli enti controllati procedono, entro i successivi novanta giorni, alla rinegoziazione dei contratti aziendali relativi al personale impiegato nell'attività contrattualmente affidata, finalizzata alla correlata riduzione degli istituti di salario accessorio e dei relativi costi.

1.5.2. DL 39/2013

Il Decreto si applica anche all'Agenzia in quanto ai sensi dell'art. 2, comma 1 *“Le disposizioni del presente decreto si applicano agli incarichi conferiti nelle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165^l, ivi compresi gli enti pubblici, nonché negli enti di diritto privato in controllo pubblico.”*

Sono due i capi del decreto di particolare interesse per l'Agenzia:

➤ **Capo IV: Inconferibilitàⁱⁱ di incarichi a componenti di organi di indirizzo politicoⁱⁱⁱ:**

- Articolo 6 Inconferibilità di incarichi a componenti di organo politico di livello nazionale;
- **Articolo 7 Inconferibilità di incarichi a componenti di organo politico di livello regionale e locale**
- Articolo 8 Inconferibilità di incarichi di direzione nelle Aziende sanitarie locali

➤ **Capo VI Incompatibilità^{iv} tra incarichi nelle pubbliche amministrazioni e negli enti privati in controllo pubblico e cariche di componenti di organi di indirizzo politico.**

- **Articolo 11: Incompatibilità tra incarichi amministrativi di vertice^v e di amministratore di ente pubblico^{vi} e cariche di componenti degli organi di indirizzo nelle amministrazioni statali, regionali e locali;**
- Articolo 12: Incompatibilità tra incarichi dirigenziali interni^{vii} e esterni^{viii} e cariche di componenti degli organi di indirizzo nelle amministrazioni statali, regionali e locali;
- Articolo 13: Incompatibilità tra incarichi di amministratore di ente di diritto privato in controllo pubblico e cariche di componenti degli organi di indirizzo politico nelle amministrazioni statali, regionali e locali;
- Articolo 14 Incompatibilità tra incarichi di direzione nelle Aziende sanitarie locali e cariche di componenti degli organi di indirizzo politico nelle amministrazioni statali, regionali e locali.

Tra gli articoli sopra elencati rilevano con riferimento ai membri del Consiglio d'Amministrazione gli articoli 7 e 11.

INCONFERIBILITA'

Premesso che le norme del decreto in particolare, gli artt. da 4 a 8 – non incidono sulla validità del preesistente atto di conferimento degli incarichi^{ix}, e che l'elezione del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia è avvenuta il 4/2/2013, precedentemente quindi alla data di entrata in vigore del D.Lgs. 39/2013 (04/05/2013), l'articolo 7 stabilisce che:

1 A coloro che nei due anni precedenti siano stati componenti della giunta o del consiglio della regione che conferisce l'incarico, ovvero nell'anno precedente siano stati componenti della giunta o del consiglio di una provincia o di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti della medesima regione o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione della medesima regione, oppure siano stati presidente o amministratore delegato di un ente di diritto privato in controllo pubblico da parte della regione ovvero da parte di uno degli enti locali di cui al presente comma non possono essere conferiti:

- a) gli incarichi amministrativi di vertice della regione;*
- b) gli incarichi dirigenziali nell'amministrazione regionale;*
- c) gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello regionale;*
- d) gli incarichi di amministratore di ente di diritto privato in controllo pubblico di livello regionale.*

2. A coloro che nei due anni precedenti siano stati componenti della giunta o del consiglio della provincia, del comune o della forma associativa tra comuni che conferisce l'incarico, ovvero a coloro che nell'anno precedente abbiano fatto parte della giunta o del consiglio di una provincia, di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione, nella stessa regione dell'amministrazione locale che conferisce l'incarico,

nonché a coloro che siano stati presidente o amministratore delegato di enti di diritto privato in controllo pubblico da parte di province, comuni e loro forme associative della stessa regione, non possono essere conferiti:

- a) gli incarichi amministrativi di vertice nelle amministrazioni di una provincia, di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione;*
- b) gli incarichi dirigenziali nelle medesime amministrazioni di cui alla lettera a);*
- c) gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello provinciale o comunale;*
- d) gli incarichi di amministratore di ente di diritto privato in controllo pubblico da parte di una provincia, di un comune con popolazione superiore a 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione.*

3. Le inconferibilità di cui al presente articolo non si applicano ai dipendenti della stessa amministrazione, ente pubblico o ente di diritto privato in controllo pubblico che, all'atto di assunzione della carica politica, erano titolari di incarichi.

Considerato che l'art. 8 della L.R. 1/2000, così come modificato dalla L.R. 10/2011 definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale" e che la stessa è partecipata dalla Regione Piemonte, oltre che dalla Provincia di Torino e da 32 Comuni, si ritiene che l'Agenzia possa essere inquadrabile tra gli enti pubblici di livello regionale e che quindi debba essere verificata la fattispecie di inconferibilità prevista dal comma 1 lett. c) dell'articolo 7.

In linea generale è necessario appurare la natura dell'incarico che risulterebbe in astratto inconferibile ai sensi delle citate disposizioni ovvero l'incarico di amministratore di ente pubblico (di livello regionale).

Sulla base delle definizioni fornite dallo stesso legislatore (vedi nota 6) per "incarichi di amministratore di enti pubblici" devono intendersi gli incarichi di :

- I) presidente con deleghe gestionali dirette;*
- II) amministratore delegato e assimilabili*
- III) di altro organo di indirizzo delle attività dell'ente, comunque denominato.*

Tenuto conto delle competenze assegnate al Presidente dell'Agenzia^x e al Consiglio d'Amministrazione^{xi} dallo Statuto, le fattispecie di cui ai numeri I e II non sono verificate in quanto né il Presidente né il Consiglio d'Amministrazione hanno funzioni gestionali, neanche su delega.

Per quanto riguarda la fattispecie di cui alla al numero III (incarico di *altro organo di indirizzo delle attività dell'ente, comunque denominato*), premesso che lo Statuto dell'Agenzia stabilisce che il Consiglio d'amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'Assemblea, lo stesso Statuto individua nell'Assemblea l'organo di indirizzo e controllo politico – amministrativo dell'ente^{xii}.

In relazione a quanto sopra evidenziato non vi sarebbero preclusioni al conferimento degli incarichi di Presidente e/o Consigliere d'Amministrazione dell'Agenzia ai soggetti indicati nell'intero articolo 7 del D.Lgs. 39/2013.

Volendo comunque analizzare le ipotesi di inconferibilità previste dall'art 7, comma 1, non possono essere conferiti incarichi di amministratore di ente pubblico (di livello regionale) ai i soggetti indicati nel comma 1 dell'articolo 7 ovvero a:

- 1. coloro nei due anni precedenti siano stati:*

- a. *componenti della giunta della regione che conferisce l'incarico*
- b. *componenti del consiglio della regione che conferisce l'incarico;*
- 2. *coloro che nell'anno precedente siano stati*
 - a. *componenti della giunta di una provincia (della medesima regione)*
 - b. *componenti del consiglio di una provincia (della medesima regione)*
 - c. *componenti di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti della medesima regione*
 - d. *componenti di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione della medesima regione*

Nello specifico, con riferimento alle ipotesi riportate al predetto numero 1, si evidenzia che l'incarico di Consigliere d'Amministrazione dell'Agenzia (e di Presidente) viene assegnato a seguito di una votazione che avviene in sede di Assemblea degli enti consorziati sulla base di liste presentate dagli enti stessi; l'incarico non è conferito dalla Regione.

Per quanto riguarda l'ipotesi di cui al punto 2, lett. d) (*componenti di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione della medesima regione*), ricordando che l'Agenzia è un ente pubblico istituito dalla legge regionale che assume forma di consorzio partecipato oltre che da 32 comuni anche dalla Provincia di Torino e dalla Regione Piemonte, e non essendo quindi propriamente una forma associativa tra comuni, potrebbe rilevare il caso dell'inconferibilità dell'incarico a coloro che nell'anno precedente abbiano ricoperto l'incarico di presidente o consigliere d'amministrazione dell'Agenzia.

Ferma restando la lettura coordinata tra la definizione di amministratore di ente pubblico fornita dal D.lgs. 39/2013 con lo Statuto dell'Agenzia laddove si individuano i compiti e funzioni assegnati agli organi di governo dell'Agenzia, si riporta il parere espresso dalla CIVIT, espresso con deliberazione 48/2013, secondo cui *"la Commissione, al riguardo, ritiene che l'art. 7 possa essere interpretato nel senso che il divieto operi soltanto per quanto riguarda l'incarico di amministratore presso un diverso ente e non impedisca invece la conferma dell'incarico già ricoperto."*

INCOMPATIBILITA'

L'articolo 11 del D.Lgs 39/2013 stabilisce che:

1. *Gli incarichi amministrativi di vertice nelle amministrazioni statali, regionali e locali e gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello nazionale, regionale e locale, sono incompatibili con la carica di Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro, Vice Ministro, sottosegretario di Stato e commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, o di parlamentare.*
2. *Gli incarichi amministrativi di vertice nelle amministrazioni regionali e gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello regionale sono incompatibili:*
 - a) *con la carica di componente della giunta o del consiglio della regione che ha conferito l'incarico;*
 - b) *con la carica di componente della giunta o del consiglio di una provincia, di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione della medesima regione;*
 - c) *con la carica di presidente e amministratore delegato di un ente di diritto privato in controllo pubblico da parte della regione.*

3. *Gli incarichi amministrativi di vertice nelle amministrazioni di una provincia, di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione nonché gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello provinciale o comunale sono incompatibili:*

a) con la carica di componente della giunta o del consiglio della provincia, del comune o della forma associativa tra comuni che ha conferito l'incarico;

b) con la carica di componente della giunta o del consiglio della provincia, del comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione, ricompresi nella stessa regione dell'amministrazione locale che ha conferito l'incarico;

c)[...]

Si richiamano le considerazioni sopra esposte in ordine all'inquadramento dell'Agenzia tra gli enti pubblici di livello regionale.

Sulla base di tale premessa le fattispecie di incompatibilità applicabili in astratto all'Agenzia sono quelle di cui al comma 2 dell'articolo 11 ovvero, *gli incarichi di amministratore di ente pubblico di livello regionale sono incompatibili:*

a) con la carica di

1. componente della giunta della regione che ha conferito l'incarico

2. componente del consiglio della regione che ha conferito l'incarico;

b) con la carica di:

1. componente della giunta di una provincia

2. componente del consiglio di una provincia,

3. componente della giunta di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti

4. componente del consiglio di un comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti,

5. componente di una forma associativa tra comuni avente la medesima popolazione della medesima regione;

c) con la carica di presidente e amministratore delegato di un ente di diritto privato in controllo pubblico da parte della regione.

In linea generale, si richiamano le considerazioni già espresse in precedenza trattando il tema dell'inconferibilità in ordine alla definizione di amministratore di ente pubblico fornite dal legislatore e alle specifiche competenze assegnate dallo Statuto dell'Agenzia al presidente e ai consiglieri d'amministrazione.

Si ritiene pertanto che l'incarico di presidente e consigliere d'amministrazione dell'Agenzia non rientrino tra le fattispecie di incompatibilità individuate dal D.Lgs. 39/2013.

Pertanto, con riferimento alle fattispecie di cui alla lettera a), si richiamano le considerazioni già precedentemente espresse in tema di inconferibilità in ordine al fatto che la Regione non conferisce l'incarico di presidente né quello di consigliere d'amministrazione dell'Agenzia.

1.5.3. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma

Unitamente al bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 è approvato il seguente “Programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma”:

- funzioni di cui all’art. 21 dello Statuto;
- funzioni attinenti alla gestione contabile e al trattamento giuridico dei lavoratori dipendenti ed assimilati;
- funzioni di tutela della salute dei lavoratori;
- funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale;
- attività inerenti gli scopi e le funzionali istituzionali di cui all’art. 3 dello Statuto dell’Agenzia;
- attività tecniche e amministrative per il funzionamento dell’Ente.

Il D.L. 78/2010, con l’art. 6, comma 7, in riferimento alle spese programmate per l’anno 2011 e 2012 è intervenuto stabilendo che : “Al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, a decorrere dall’anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell’articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, [...], non può essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell’anno 2009. L’affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale.”

Detto limite era stato calcolato in € 16.807,00.

Con le citate disposizioni del DL 101/2013 il limite si riduce a € 13.446,10 per il 2014 e € 10.084,00 per il 2015.

Nella stesura del bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell’intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016
Funzioni nel campo dei trasporti	Euro 13.446,10	Euro 10.084,58	Euro 10.084,58

1.5.4. Affidamento dei servizi

SERVIZI SU GOMMA

In data 29 ottobre 2012 è stato sottoscritto dal Comune di Torino, l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, la società Infratrasporti.to s.r.l. e dal Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. il “Contratto dei Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino”.

In data in data 16 luglio 2012 è stato sottoscritto da parte dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e dalla società EXTRA.TO s.c. a R.L. (rep.cont. 174 del 16/7/2012) il contratto per i servizi di trasporto pubblico locale nell’area metropolitana di Torino.

Non sono stati compresi nell'ambito di detti contratti i servizi riconducibili alle linee di trasporto dei comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri; nel corso del 2013 parte del contratto del Comune di Moncalieri è stata integrata all'interno del contratto per la mobilità urbana di Torino. Nel corso del 2014 si procederà alla verifica delle modalità di affidamento dei rimanenti servizi urbani.

SERVIZI FERROVIARI

Nel corso del 2014 è previsto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari; la procedura di gara, che sarà svolta congiuntamente con la Regione, farà riferimento ai due lotti di seguito descritti :

- un lotto denominato SFM Servizio Ferroviario Metropolitano riguardante il nodo di Torino (su cui oggi operano Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A.) per una produzione totale stimata di 5,8 milioni di treni-km/anno (valore iniziale) di competenza dell'Agenzia inclusivo dei servizi SFMB e SFM7 così come previsto dal programma Triennale Regionale 2013-2015: Non è ancora incluso il nuovo SFM6 in partenza da dicembre 2013 né il futuro SFM5.
- un lotto denominato SFR Servizio Ferroviario Regionale inclusivo dei servizi interregionali e degli ulteriori servizi ferroviari operanti in regione (su cui oggi opera Trenitalia) per una produzione totale stimata di 13,5 milioni di treni-km/anno (valore iniziale, inclusivo della linea SFM6).

I due lotti di servizi, già dettagliatamente progettati dall'Agenzia, saranno meglio definiti anche attraverso la stipula dell'Accordo Quadro per l'Assegnazione della capacità dell'infrastruttura fra Regione Piemonte ed RFI.

La procedura di gara sarà organizzata secondo le seguenti fasi :

- avvio di un sistema di qualificazione (art. 232 e ss del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) per definire elenchi di operatori economici, suddivisi per specifiche categorie e classi di qualificazione, interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale al fine di garantire l'ottimizzazione delle risorse.
- Procedura di selezione per i due lotti con valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa basata su:
 - sviluppo dell'offerta dei servizi ferroviari, prevedendo maggiori servizi a completamento dei progetti di SFM ed SFR (programmi obiettivo);
 - investimenti economici volti al rinnovo totale del parco rotabile dei treni circolanti in Piemonte, fatta eccezione per i treni già di proprietà della regione, attraverso un dettagliato crono programma;
 - miglioramento continuo dell'offerta dei servizi ferroviari, prevedendo a favore dei clienti servizi affidabili e di alta qualità in termini di sicurezza, puntualità, igiene, comodità ed accessibilità, con particolare riguardo alle esigenze dei passeggeri diversamente abili;
 - adesione del progetto Biglietto Integrato Piemonte (BIP) regionale;
 - realizzazione di una politica di pianificazione volta all'integrazione e razionalizzazione dei servizi ferro/gomma;
 - sviluppo di una politica tariffaria volta anche allo sviluppo dell'offerta, coerentemente con la crescita della domanda
 - garanzia della continuità dei rapporti di lavoro in essere in caso di subentro di nuova impresa (cd. clausola sociale).

Detta procedura è già stata descritta in una apposita Convenzione da stipulare tra Agenzia, Regione Piemonte e SCR in qualità di Società di Committenza Regionale.

ⁱ D.lgs. 165/2001 Articolo 1, comma 2. *“Per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale.*

ⁱⁱ L'art. 1, comma 2, lett. g) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «inconferibilità», la preclusione, permanente o temporanea, a conferire gli incarichi previsti dal presente decreto a coloro che abbiano riportato condanne penali per i reati previsti dal capo I del titolo II del libro secondo del codice penale, a coloro che abbiano svolto incarichi o ricoperto cariche in enti di diritto privato regolati o finanziati da pubbliche amministrazioni o svolto attività professionali a favore di questi ultimi, a coloro che siano stati componenti di organi di indirizzo politico;

ⁱⁱⁱ L'art. 1, comma 2, lett. f) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «componenti di organi di indirizzo politico», le persone che partecipano, in via elettiva o di nomina, a organi di indirizzo politico delle amministrazioni statali, regionali e locali, quali Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro, Vice Ministro, sottosegretario di Stato e commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, parlamentare, Presidente della giunta o Sindaco, assessore o consigliere nelle regioni, nelle province, nei comuni e nelle forme associative tra enti locali, oppure a organi di indirizzo di enti pubblici, o di enti di diritto privato in controllo pubblico, nazionali, regionali e locali

^{iv} L'art. 1, comma 2, lett. h) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «incompatibilità», l'obbligo per il soggetto cui viene conferito l'incarico di scegliere, a pena di decadenza, entro il termine perentorio di quindici giorni, tra la permanenza nell'incarico e l'assunzione e lo svolgimento di incarichi e cariche in enti di diritto privato regolati o finanziati dalla pubblica amministrazione che conferisce l'incarico, lo svolgimento di attività professionali ovvero l'assunzione della carica di componente di organi di indirizzo politico

^v L'art. 1, comma 2, lett. i) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «incarichi amministrativi di vertice», gli incarichi di livello apicale, quali quelli di Segretario generale, capo Dipartimento, Direttore generale o posizioni assimilate nelle pubbliche amministrazioni e negli enti di diritto privato in controllo pubblico, conferiti a soggetti interni o esterni all'amministrazione o all'ente che conferisce l'incarico, che non comportano l'esercizio in via esclusiva delle competenze di amministrazione e gestione

^{vi} L'art. 1, comma 2, lett. l) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «incarichi di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico», gli incarichi di Presidente con deleghe gestionali dirette, amministratore delegato e assimilabili, di altro organo di indirizzo delle attività dell'ente, comunque denominato, negli enti pubblici e negli enti di diritto privato in controllo pubblico

^{vii} L'art. 1, comma 2, lett. j) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «incarichi dirigenziali interni», gli incarichi di funzione dirigenziale, comunque denominati, che comportano l'esercizio in via esclusiva delle competenze di amministrazione e gestione, nonché gli incarichi di funzione dirigenziale nell'ambito degli uffici di diretta collaborazione, conferiti a dirigenti o ad altri dipendenti, ivi comprese le categorie di personale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, appartenenti ai ruoli dell'amministrazione che conferisce l'incarico ovvero al ruolo di altra pubblica amministrazione

^{viii} L'art. 1, comma 2, lett. k) del D.Lgs 39/2013 stabilisce che ai fini del decreto stesso debba intendersi per «incarichi dirigenziali esterni», gli incarichi di funzione dirigenziale, comunque denominati, che comportano l'esercizio in via esclusiva delle competenze di amministrazione e gestione, nonché gli incarichi di funzione dirigenziale nell'ambito degli uffici di diretta collaborazione, conferiti a soggetti non muniti della qualifica di dirigente pubblico o comunque non dipendenti di pubbliche amministrazioni

^{ix} Delibera CIVIT n. 46/2013

^x Articolo 15 dello Statuto

1. Il Presidente rappresenta l'Agenzia, nell'esercizio delle proprie competenze, in particolare:

-
- a) convoca e presiede l'Assemblea e dirige i lavori e le attività dell'assemblea;
 - b) convoca il Consiglio d'amministrazione e lo presiede;
 - c) sovrintende al funzionamento degli uffici e dei servizi, all'esecuzione degli atti, e, salvo la competenza degli altri organi dell'ente, sovrintende all'espletamento delle funzioni attribuite o delegate dagli enti consorziati;
 - d) previa deliberazione dell'organo competente, stipula con altri enti convenzioni per lo svolgimento, in modo coordinato, di funzioni e servizi; esprime il consenso sugli accordi di programma e provvede alla loro approvazione ai sensi di legge;
 - e) previa deliberazione del consiglio d'amministrazione, promuove e resiste alle liti ed esercita il potere di conciliare e transigere le controversie riguardanti l'amministrazione

^{xi} Articolo 12 dello Statuto

1. Il Consiglio d'amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'assemblea, e che non ricadano nelle competenze, previste dalla legge o dallo statuto, del presidente dell'Agenzia, del direttore generale o dei dirigenti.

2. E' altresì di competenza del Consiglio d'amministrazione:

- f) l'adozione dei regolamenti sull'ordinamento degli uffici e dei servizi, nel rispetto dei criteri generali stabiliti dall'assemblea;
- g) la nomina del Direttore generale;
- h) la nomina, su proposta del Direttore generale, dei responsabili dei servizi, l'attribuzione e la definizione degli incarichi dirigenziali e nonché degli incarichi di collaborazione esterna, riconducibili a prestazioni per il cui conferimento l'ordinamento non preveda un procedimento concorsuale, esclusi quelli di supporto all'attività di gestione, secondo le modalità ed i criteri stabiliti dall'articolo 22;
- i) l'autorizzazione al presidente dell'Agenzia a promuovere e resistere alle liti e ad esercitare il potere di conciliazione e transigere nelle controversie riguardanti l'amministrazione;
- j) l'adozione, in caso di urgenza e sotto la propria responsabilità, delle deliberazioni concernenti variazioni di bilancio, da sottoporre alla successiva ratifica dell'assemblea entro i successivi sessanta giorni, a pena di decadenza;
- k) la nomina di un Vicepresidente nell'ambito del Consiglio d'amministrazione che sostituisca il presidente in caso di assenza o impedimento di quest'ultimo;
- l) la presa d'atto della composizione del Comitato Tecnico e la definizione degli emolumenti.

^{xii} Articolo 7, comma 1 dello Statuto.

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2013 E TRIENNALE 2013-2015

L'Agenzia, nell'ambito delle proprie attività, sviluppa la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto locale per l'area metropolitana, la Provincia di Torino ed anche parzialmente per la rete ferroviaria regionale, così come previsto dallo Statuto.

Per sviluppare tali attività è necessario operare da un lato sugli orizzonti temporali di lungo periodo, con l'individuazione delle Strategie per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e delle politiche per la mobilità sostenibile e dall'altro sugli orizzonti di medio e breve periodo con i programmi attuativi.

Già nelle precedenti relazioni revisionali e programmatiche si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

1. L'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stata prevista dalla legge 1/2000 della Regione Piemonte con funzioni di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nella conurbazione torinese costituita dalla Città di Torino e da 31 Comuni della cintura;
2. L'Agenzia è stata formalmente istituita nel 2003 con funzioni, secondo lo statuto, di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nonché di amministrazione delle tariffe. I documenti fondamentali, approvati dall'Assemblea, in base ai quali l'Agenzia deve operare sono, oltre al Bilancio, il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana;
3. L'Agenzia ha cominciato ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agenzia è subentrata agli Enti Consorziati nella titolarità di 6 contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone nell'area di competenza, attivando le funzioni di amministrazione e controllo;
4. Nel 2005 l'Agenzia ha assunto la titolarità di altri due contratti di servizio, ha attivato e/o rinforzato le strutture giuridiche, di pianificazione e di programmazione, che hanno cominciato ad operare anche a supporto degli enti consorziati;
5. L'Agenzia ha elaborato il *"Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'Agenzia per la mobilità metropolitana per il periodo 2005-2006"*, aggiornato dalla *"Programmazione del trasporto pubblico locale 2006 e pluriennale 2006-8"*.
6. Ad inizio 2007 l'Agenzia ha predisposto il *"Programma triennale 2007-09 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino"* approvato dall'Assemblea il 14/06/2007 adempiendo ad uno dei compiti dello Statuto.

Il programma triennale 2007-2009 -come i precedenti documenti di programmazione- conteneva, in assenza di un Piano della Mobilità Metropolitana, considerazioni ed indicazioni anche sull'evoluzione dei sistemi di trasporto sul medio e lungo periodo.

Nel corso del 2009 l'Agenzia ha avviato la redazione del Programma Triennale 2010 – 2012 per l'individuazione dei servizi oggetto dell'Accordo di Programma previsto dalla legge regionale 1/2000 per l'equivalente periodo.

La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico.

L'annunciata diminuzione delle risorse, formalizzata con Programma Triennale Regionale dei Servizi di TPL 2011-2013, ha comportato la necessità di ridefinire la programmazione dei servizi già per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013.

7. Nel 2012 l'Agenzia ha stipulato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, i contratti di servizio relativi all'intera Area Metropolitana (fanno eccezione i tre contratti di Chieri, Moncalieri e Settimo per i quali si sta procedendo secondo le indicazioni fornite dall'Assemblea) riuscendo però ad accogliere solo in parte le indicazioni della nuova programmazione finanziaria regionale in quanto successiva alla pubblicazione dei bandi di gara.

Nel corso del 2013 la Regione Piemonte ha ridefinito ulteriormente al ribasso le disponibilità finanziarie per il TPL ed ha approvato il Programma Triennale Regionale dei Servizi di TPL 2013-2015 imponendo ulteriori necessità di riprogrammazione dei servizi di TPL.

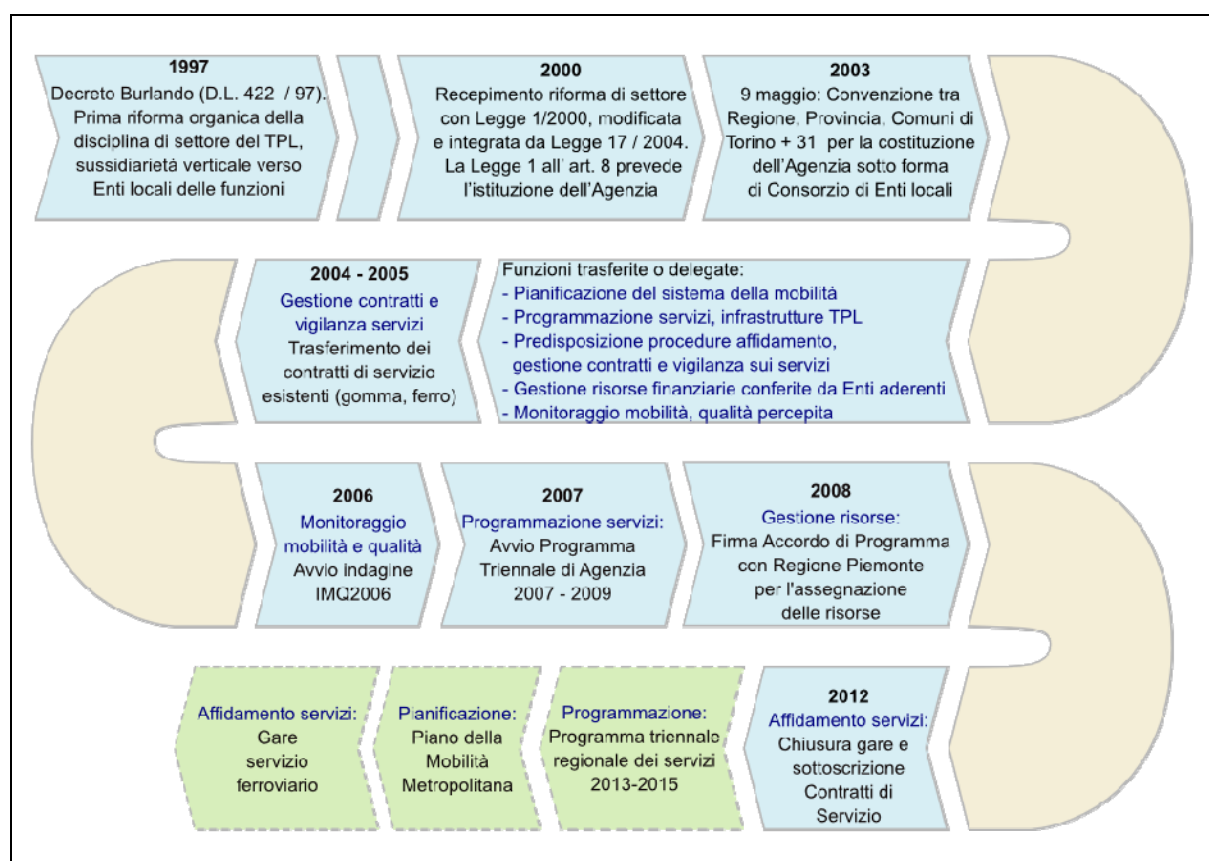


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

La Figura 1 illustra le fasi principali di attuazione delle attività dell'Agenzia mentre in fondo sono indicate le attività di pianificazione e programmazione che dovranno impegnare l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si dovrà concentrare su di un programma di ridisegno della rete che sarà più dettagliatamente illustrato nel paragrafo 2.2.4 e successivi.

Per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, nel 2010 era stata avviata la definizione delle linee guida per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto; tale attività ha tuttavia assunto una minore priorità rispetto alle necessità di riprogrammare i servizi nel breve periodo e ridefinire il quadro delle risorse e dei servizi minimi su cui impostare gli obiettivi della pianificazione di lungo periodo.

Sempre con riferimento alla pianificazione di lungo periodo, nel corso del 2013 si è avviata la collaborazione con l'Associazione Torino Strategica incaricata dai Comuni dell'Area Metropolitana di sviluppare il Piano "Torino Metropoli 2025"; in questo ambito l'Agenzia collaborerà sinergicamente con l'Associazione per condividere e definire gli obiettivi della pianificazione dei sistemi della mobilità.

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2013, si sono realizzati:

- L'avvio del cadenzamento orario sulle linee del Servizio Ferroviario Metropolitan sfm1, sfm2, sfm4 e la individuazione delle linee Torino – Susa e Torino – Bardonecchia (già cadenzate con l'orario ferroviario 2012) con la sigla sfm3;
- Le ulteriori fasi di un piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali programmatiche e con il progetto di ridisegno "Rete Forte 2012".

Il programma di attività per il 2014 dovrà essere guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi della Regione Piemonte 2013-2015 (approvato con D.G.R. 18-6536 del 22 ottobre 2013) e proseguendo con lo sviluppo dei programmi dell'Agenzia, in particolare:

- L'estensione del cadenzamento degli orari, nella programmazione dei servizi anche sulle linee del Servizio Ferroviario regionale, come meglio dettagliato al paragrafo 2.3.2 ;
- La prosecuzione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dall'apertura della nuova stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dall'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitan, sia in ambito urbano (nodi di Stura, Lingotto e Rebaudengo) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.
- La fase di pianificazione della mobilità dell'area metropolitana integrata alla fase di sviluppo del piano strategico dell'Area Metropolitana
- L'avvio delle gare per il Servizio Ferroviario Metropolitan e per il Servizio Ferroviario Regionale

2.1. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino

2.1.1. Analisi del contesto e principali indicatori

In questo paragrafo si fornisce una sintetica rassegna dei principali indicatori rappresentativi dell'ambito territoriale di riferimento e dei servizi di trasporto pubblico di competenza dell'Agenzia.

2.1.1.1. Dati demografici

	Superficie (km2)	Superficie urbanizzata (km2)	Popolazione residente al 31/12/2011 (migliaia)	Densità (abitanti/km2)
Torino	130	85	872	6.711
Cintura	708	161	639	903
Totale	838	246	1.512	1.804

Fonte: BDDE Regione Piemonte e Provincia di Torino

2.1.1.2. Indicatori

Vetture*Km erogate (milioni)/ANNO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,35	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69
Contratti Bus e Tram Urbani	54,23	55,15	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34
Contratti ferroviari	4,39	4,47	4,47	4,35	4,42	5,03	4,98
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	62,95	63,96	65,16	64,39	64,37	64,35	60,01

Fonte: Consuntivi di esercizio

Passeggeri trasportati (milioni)/ANNO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	3,65	3,70	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01
Contratti Bus e Tram Urbani	162,77	163,53	169,30	173,58	178,08	193,14	201,0
Contratti ferroviari			13,57	12,49	11,89	13,63	14,32
TOTALE CONTRATTI AGENZIA			186,45	189,67	193,52	210,72	219,34

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni)/ANNO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,83	4,97	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25
Contratti Bus e Tram Urbani	129,54	134,14	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27
Contratti ferroviari	26,44	26,52	27,48	28,67	28,67	40,86	41,01
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	160,82	165,62	195,08	199,06	200,17	209,91	198,53

Fonte: il costo dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

Compensazioni par pax. al netto infrastrut- tura/ANNO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	1,32	1,34	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56
Contratti Bus e Tram Urbani	0,80	0,82	0,95	0,95	0,93	0,84	0,75
Contratti ferroviari			2,03	2,29	2,41	3,00	2,86
TOTALE CONTRATTI AGENZIA			1,05	1,05	1,03	1,00	0,91

Ricavi da traffico/ANNO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	3,69	4,08	4,41	4,31	4,63	4,95	5,48
Contratti Bus e Tram Urbani	67,94	69,13	69,71	68,45	70,19	76,00	86,40
Contratti ferroviari				11,17	11,31	11,40	n.d.
TOTALE CONTRATTI AGENZIA				83,93	86,14	92,35	n.d.

Fonte: Rendicontazione contratti di servizio e CNT (urbano)

2.1.2. Iniziative per la conoscenza della mobilità

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione.

Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

Indagine IMQ 2010

Per il 2013 l'indagine di riferimento per le conoscenze sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino è stata l'IMQ 2010 pubblicata nel 2011.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3.

Indagini IMQ 2012 e IMP 2012

Nella seconda parte del 2012 è stata conclusa la procedura di affidamento per l'indagine combinata IMQ+IMP 2012.

La prima parte dell'indagine (IMQ 2012) riguarda la popolazione residente nella Provincia di Torino, si articola su di un campione di grandi dimensioni e permette, oltre all'aggiornamento delle serie storiche biennali sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti, la produzione di matrici origine/destinazione georeferenziate necessarie per tutte le applicazioni di modellistica applicata ai trasporti.

La seconda parte dell'indagine (IMP 2012) riguarda la popolazione residente nelle altre province piemontesi, viene svolta in coordinamento con l'IRES Piemonte, e serve per aggiornare i dati sulla mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analoga indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

L'indagine prevede 52.160 interviste complessive a livello regionale; la metodologia è in continuità con quella delle indagini precedenti e vengono investigati i principali comportamenti di mobilità. Rispetto alle edizioni precedenti, alcune sezioni del questionario sono state ampliate per rilevare meglio aspetti peculiari della mobilità e della qualità percepita, tra cui si segnala:

- la mobilità ciclistica, distinguendo l'uso della bici privata e di quella dei servizi di Bike Sharing nella dichiarazione del mezzo utilizzato;
- la percezione da parte dei cittadini dell'efficacia delle politiche di sicurezza stradale condotte dagli Enti competenti.

Nel primo semestre 2013 è stata effettuata la prima fase delle indagini estesa a tutti i residenti nella Regione Piemonte. In questa prima fase, iniziata il 16 aprile e terminata il 13 giugno, sono state completate le interviste telefoniche nelle seguenti macrozone:

- Città di Torino
- Provincia di Biella
- Provincia di Novara
- Provincia del Verbano, Cusio, Ossola
- Provincia di Vercelli

Complessivamente sono state effettuate 16.411 interviste valide (a fronte di una numerosità richiesta di 16.449 interviste).

Nella seconda fase, il cui periodo di svolgimento è in corso tra il 12 settembre ed il 30 novembre, vengono effettuate le interviste telefoniche nelle rimanenti seguenti macrozone:

- Cintura di Torino
- Resto della Provincia di Torino
- Provincia di Alessandria
- Provincia di Asti
- Provincia di Cuneo

Come nelle passate edizioni del 2008 e del 2010 ci si è avvalsi della collaborazione del Numero Verde della Regione Piemonte.

I risultati della campagna di rilevazione saranno disponibili nel primo semestre 2014.

Frequenzazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati ad oggi dall'Agenzia. Essi vengono invece raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto effettivamente disponibile e di quanto previsto dai contratti di servizio.

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati):

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia : due/tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT : due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani : occasionalmente su singola linea od insieme di linee, su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

Nel 2014 proseguirà l'attività di coordinamento delle indagini di frequentazione da parte dell'Agenzia per i servizi extraurbani di EXTRA.TO.

Nel corso del 2014 si lavorerà per rendere attuative nuove modalità di rilevazione; in particolare :

- integrazione dei sistemi OTX (monitoraggio delle flotte di autobus extraurbani) e BIP (Bigliettazione integrata Piemonte) grazie al fatto di aver compreso nei contratti di servizio alcuni obblighi specifici di informazione;
- sperimentazione dell'integrazione con OTX di un sistema conta passeggeri che potrà fornire delle informazioni utili alla repressione e prevenzione delle frodi.

Non secondaria sarà l'attività prevista relativa al monitoraggio dei servizi ferroviari; l'attività sarà finalizzata a verificare l'effettiva produzione, con particolare riferimento alle composizioni dei singoli convogli, le frequentazioni e la conseguente stima dei ricavi da traffico, elementi essenziali questi per procedere ad una corretta e completa valutazione degli effetti della riprogrammazione della rete attuata nel corso degli ultimi due anni.

2.1.3. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana

Dall'indagine IMQ 2010 è possibile individuare alcune linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare aumentare nuovamente: da 3 milioni 158 mila spostamenti / giorno nel 2008 si passa a 3 milioni e 431 mila nel 2010 con un aumento dell'8,6% rispetto alla precedente indagine (Figura 2).
- La mobilità motorizzata appare anch'essa aumentare: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 3).
- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che appare conservare, rispetto al 2008, la quota di mercato del 26,4% sul totale motorizzato.
- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un significativo aumento dell'uso della metropolitana (99 mila spostamenti / giorno nel 2010 tra monomodali e plurimodali, contro i 75 mila del 2008).

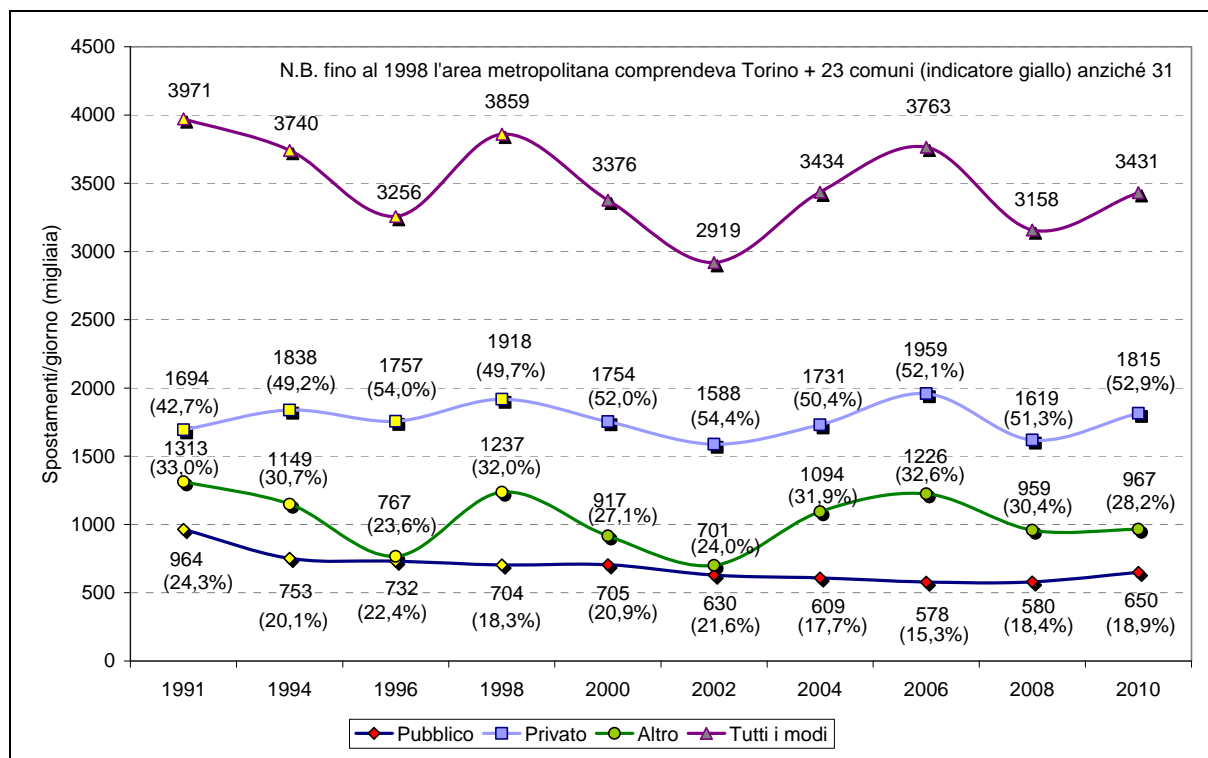


Figura 2 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

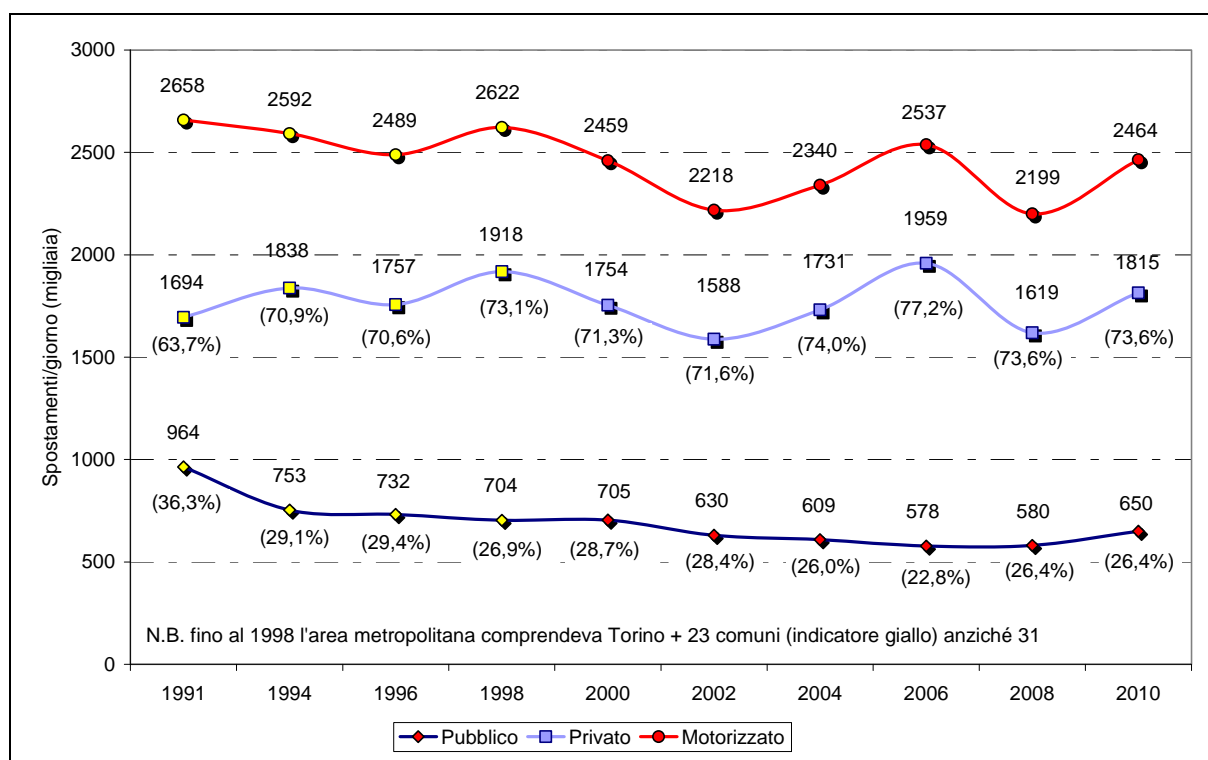


Figura 3 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

2.1.4. Il confronto con le altre grandi città italiane

Appare utile mettere a confronto Torino con altre grandi città italiane, relativamente ad alcuni indicatori di mobilità e uso del TPL. Ad esempio, la ricerca denominata “Focus Ambiente (Il Sole 24 ore – Ecosistema urbano Legambiente, edizione numero 19 - 2012)” permette un confronto a livello italiano.

Il primo confronto è quello che riguarda la motorizzazione privata e l’uso dei trasporti collettivi. Il tasso di motorizzazione è dato dal numero di vetture per 100 abitanti ed è coerente con i dati forniti dall’Osservatorio ACI.

Dall’analisi della Figura 4 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun’altra realtà urbana) e Roma (città interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con maggiore motorizzazione abbiano una propensione inferiore all’uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu) .

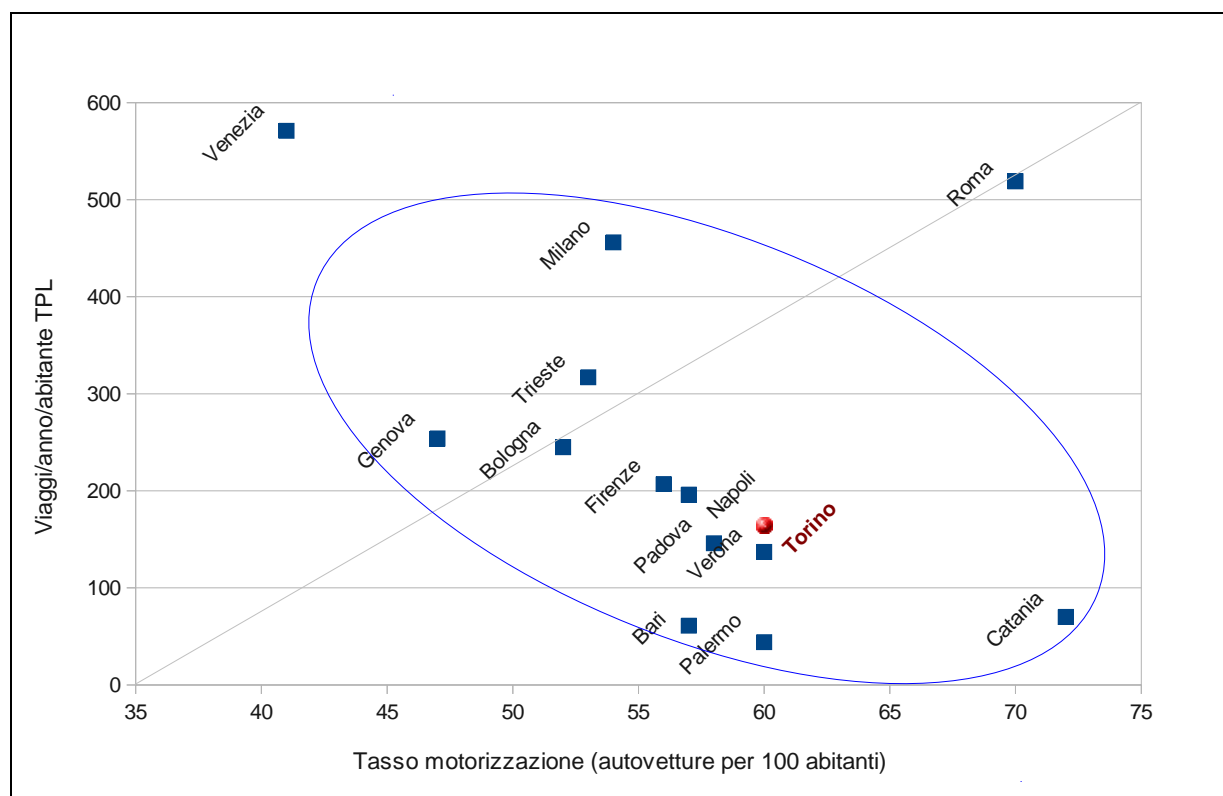


Figura 4 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

La Figura 5 invece mette a confronto l’offerta di trasporto pubblico locale e i viaggi effettuati con il TPL. In essa vengono confrontati i viaggi annui effettuati con il TPL per abitante e la produzione (in vetture*Km) annua diviso il numero di residenti nel Comune. Per la città di Torino, il valore di 54 Vetture * Km per abitante/anno deriva da una produzione di 49 milioni di Vetture * Km (che divisa per 908.000 residenti dà il valore di 54). Tracciando la diagonale sul piano cartesiano, si può individuare un confine tra le città al di sotto o al di sopra di essa in base ad una (relativa) maggiore o minore propensione all’uso del TPL in base all’offerta.

Tracciando due ulteriori linee di aggregazione dei punti, si osserva come vi sia un gruppo di città caratterizzato da viaggi / abitante superiori alla media (Roma, Verona, Venezia) e un gruppo con viaggi / abitante inferiori (Palermo, Bari, Catania, Torino). Naturalmente il dato va preso con le dovute cautele e risulta influenzato dall'insieme di città osservate e dal criterio utilizzato per la misurazione di domanda e offerta. Tale confronto è utile essenzialmente per confrontare la città di Torino con le altre realtà italiane attraverso lo strumento di un'indagine ormai consolidata nel panorama italiano e presumibilmente disponibile anche negli anni a venire.

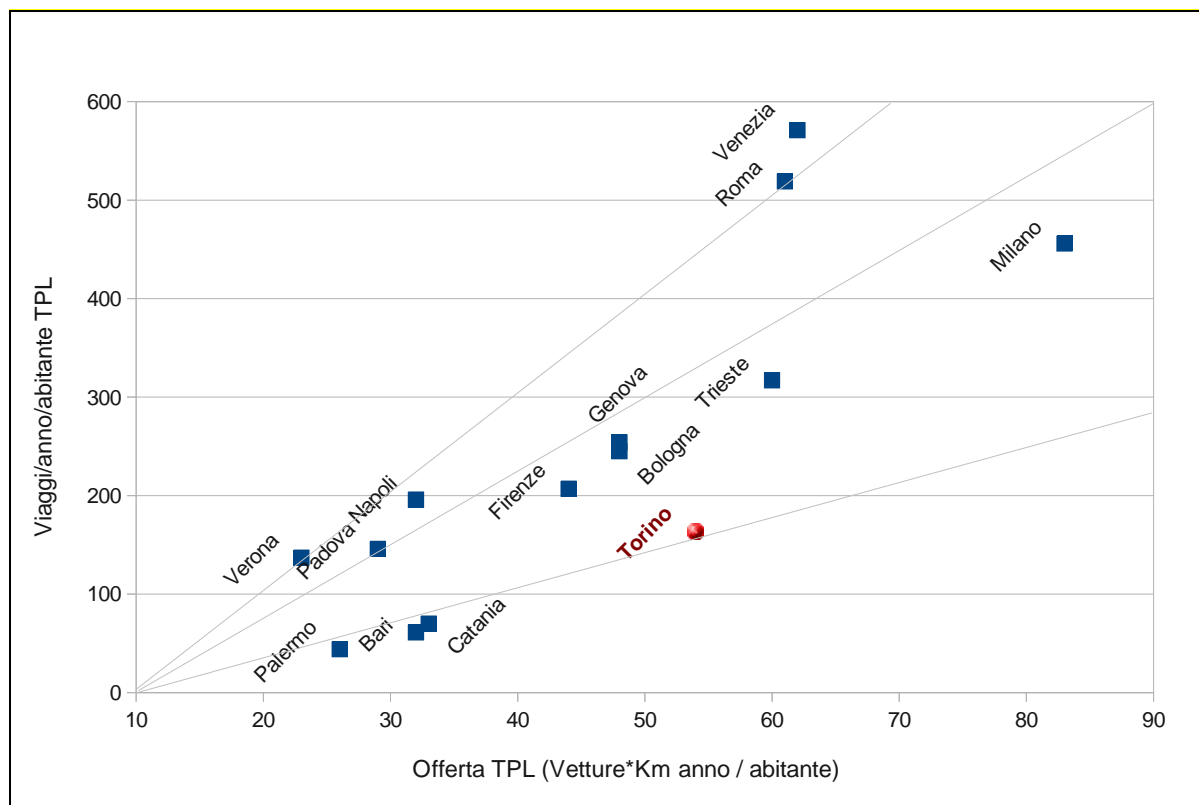


Figura 5 - Offerta e domanda di TPL

Si rimanda al successivo paragrafo 2.1.7 "I risultati attesi" per un confronto con le aree metropolitane a livello europeo.

2.1.5. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 6).

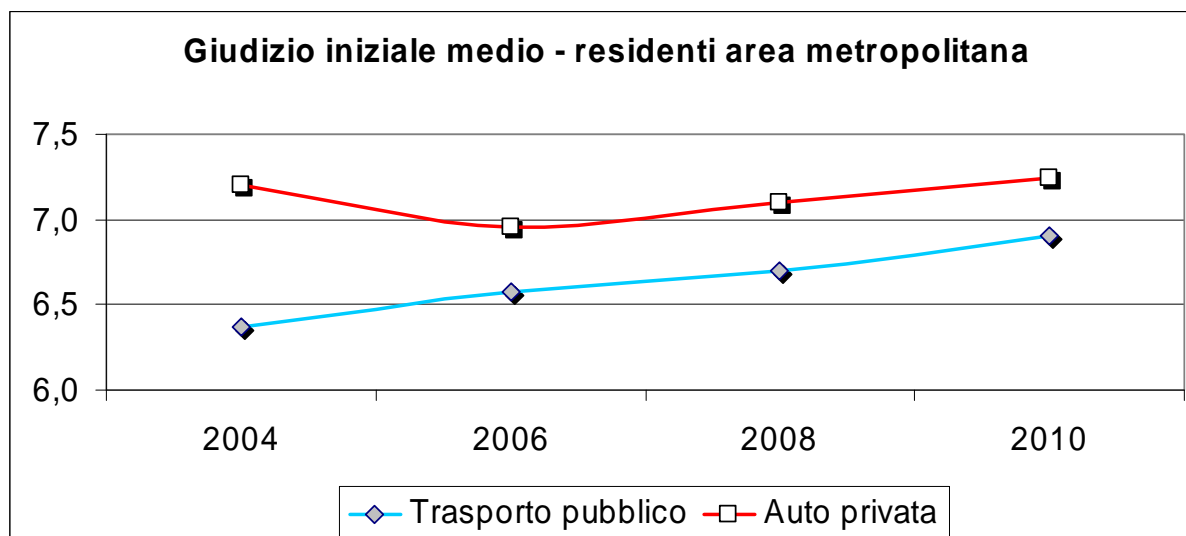


Figura 6 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

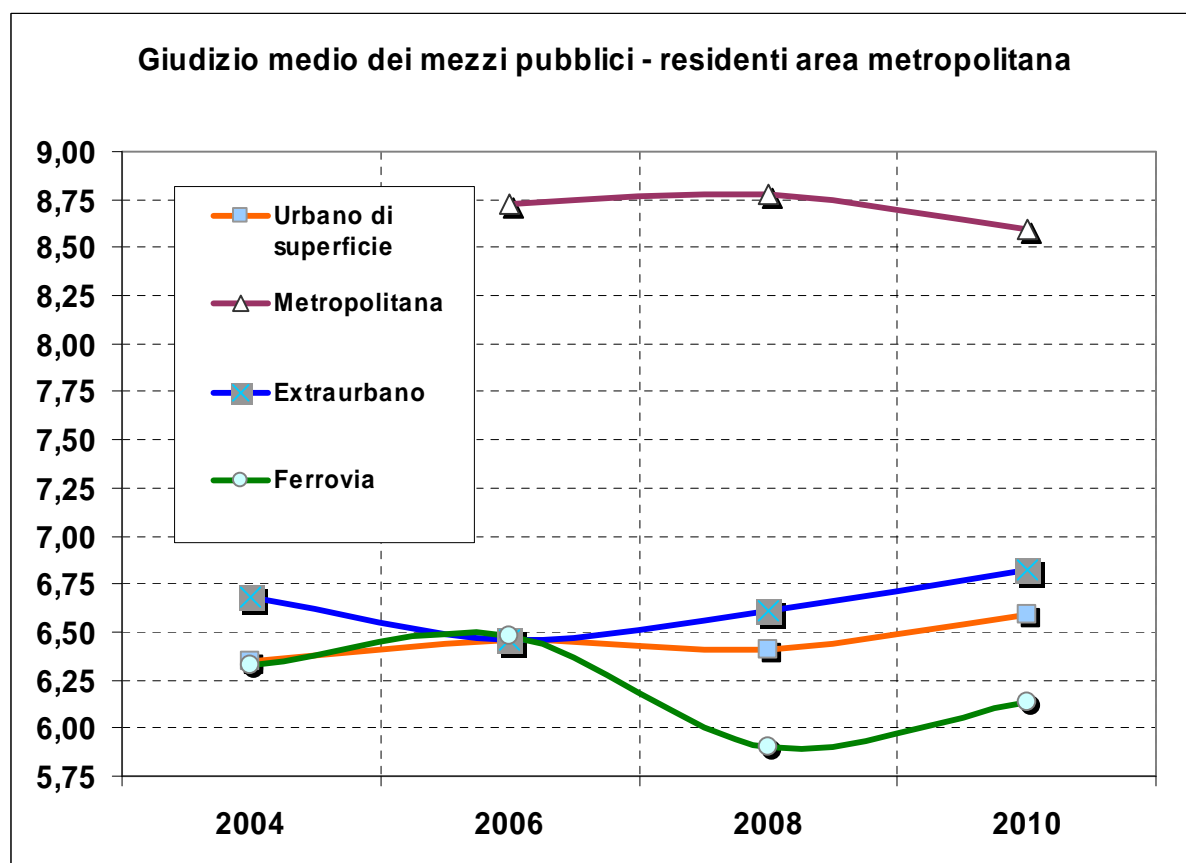


Figura 7 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

2.1.6. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il Sistema dei Trasporti dell'Area Metropolitana Torinese è interessato dai grandi interventi infrastrutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico:

- Completamento del Nodo Ferroviario di Torino con l'interconnessione della linea Torino - Ceres nel Passante (2016) ed il completamento delle stazioni di Dora e Zappata.
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (2015-16).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato oltre il 2015).
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

Questi interventi si collocano entro il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino che è andato delineandosi sulla base di:

- Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000;
- Strategia di sviluppo del Sistema Tranviario del 2001, rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità), progetto Rete Forte.
- Studio "La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino" assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006); e della delibera della Giunta Comunale 2008;
- Studio "Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio" (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.
- Approvazione della variante 200 al Piano regolatore Generale della Città di Torino.

Tradizionalmente, per comodità e chiarezza di esposizione il quadro di sviluppo viene articolato in tre orizzonti temporali (o periodi) caratteristici:

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2020), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2015), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2013 – 2015), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno Fermi – Lingotto in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.

La schematizzazione degli orizzonti temporali di sviluppo e le relative analisi quantitative e qualitative sulla mobilità complessiva dell'area metropolitana, pur prescindendo dalla effettiva disponibilità di risorse, non può non tenere conto del nuovo quadro di risorse finanziarie ma

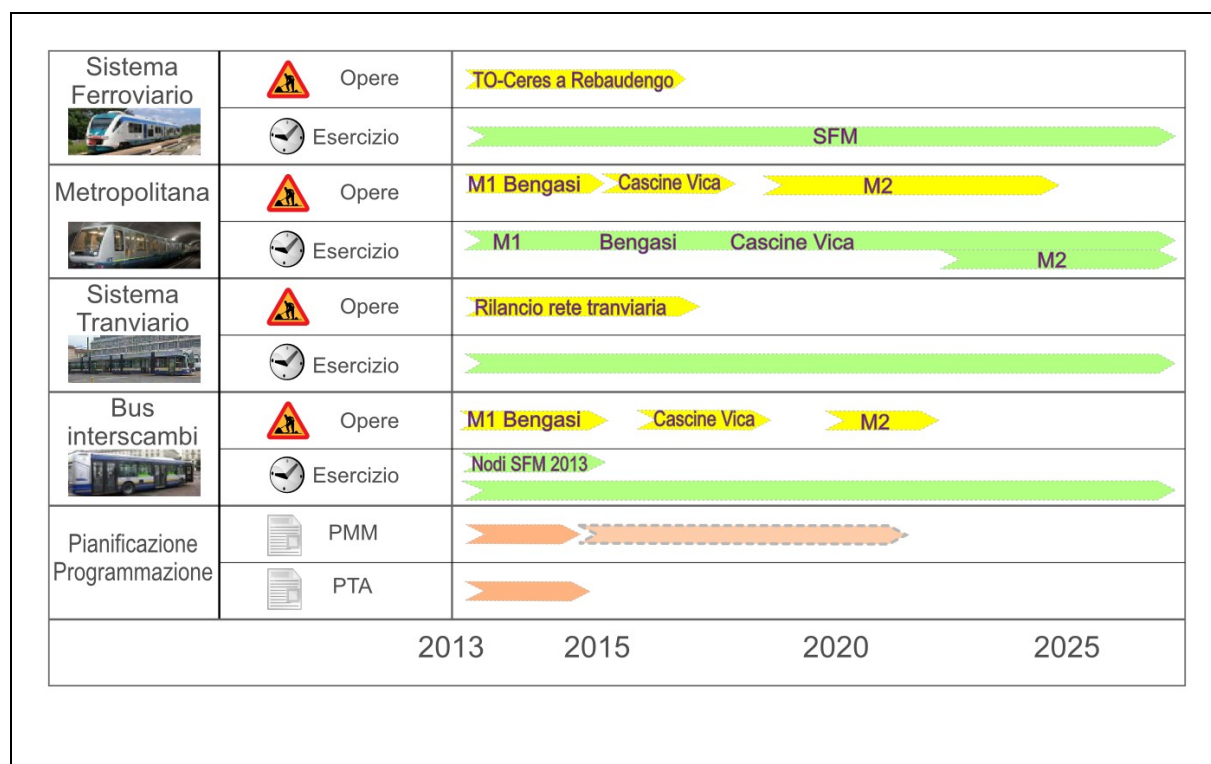


Figura 8 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il diagramma illustra i principali orizzonti temporali in cui è prevedibile un significativo intervento sulla rete di trasporto pubblico locale in funzione delle infrastrutture realizzate e di come tali infrastrutture si legano con la pianificazione e lo sviluppo urbanistico.

Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. La programmazione potrà subire delle modifiche anche a seguito dell'interlocuzione con gli Enti consorziati.

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi sul pubblico, - viaggi sul privato, - tempi sul pubblico, - tempi sul privato) e contestualmente individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo; verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda e di soddisfarla con efficienza, ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili; tale percorso è stato ampiamente descritto nella Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

2.1.7. I risultati attesi

Nella figura che segue il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; i dati sono tratti dall'“EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas” pubblicato nel gennaio 2009.

Le grandezze considerate sono due:

- viaggi/anno/abitante: comprendono i saliti a bordo di tutti i modi pubblici, compresa la metropolitana diviso gli abitanti delle area metropolitana (Torino + 31 comuni).
- Offerta annua pro-capite: comprende treni*km, tram*km, bus*km per i servizi di competenza dell'Agenzia più treni*km per la Metropolitana diviso gli abitanti delle area metropolitana (Torino + 31 comuni).

Non avendo a disposizione i dati aggiornati al 2011 e al 2012 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2011 e al 2012, mettendolo a confronto con quello di tutte le aree metropolitane nel 2009. Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2009 (linee di colore rosso) al 2011 (linee di colore verde). In particolare, nel 2011 si sono registrate un'offerta annua pro capite di 44,3 unità*Km / abitante e un utilizzo annuo pro capite di 162,1 viaggi / abitante. Nel 2012 si è assistito ad una contrazione dell'offerta (41,4 unità*km) per effetto della riduzione delle risorse, registrando comunque un ulteriore miglioramento dell'utilizzo annuo pro capite.

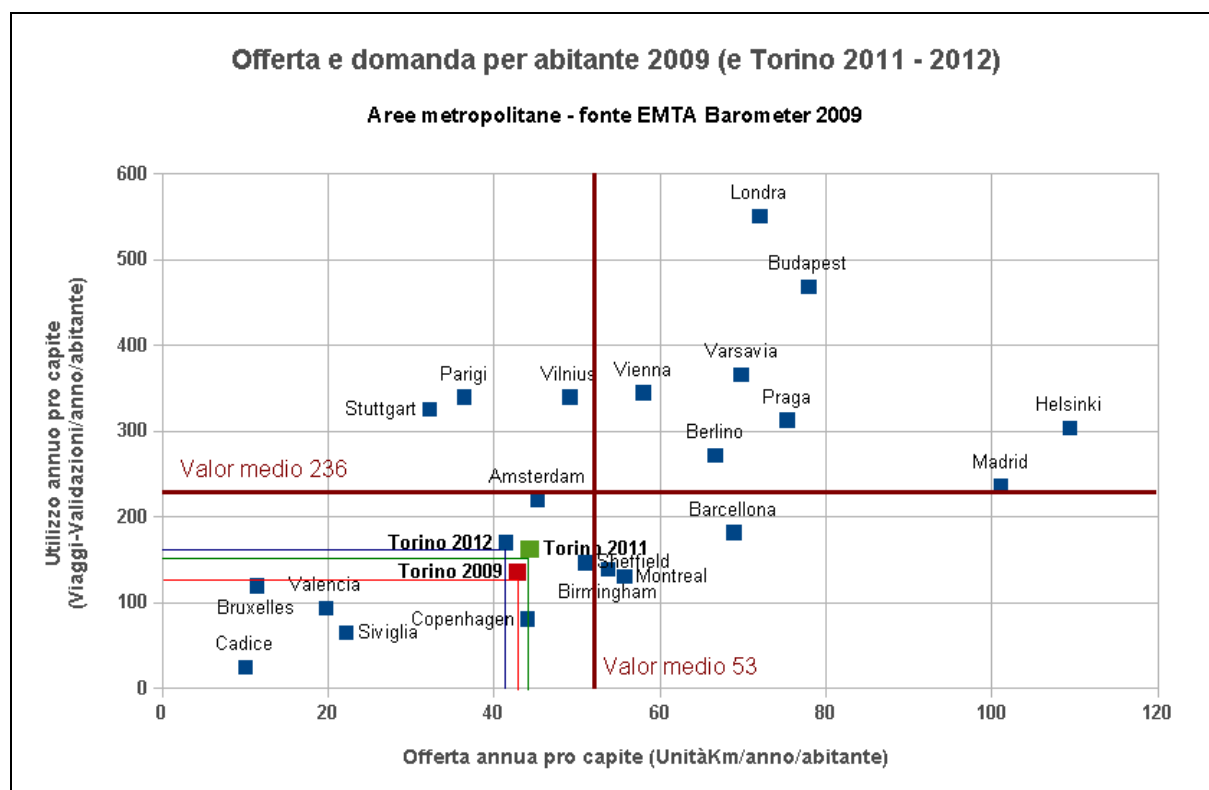


Figura 9 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all'eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l'offerta, sia per quanto riguarda l'utilizzo, sia per quanto riguarda l'efficienza.

Anche in termini di ripartizione modale l'area metropolitana di Torino si colloca, seppure leggermente, sotto la media delle realtà europee considerate.

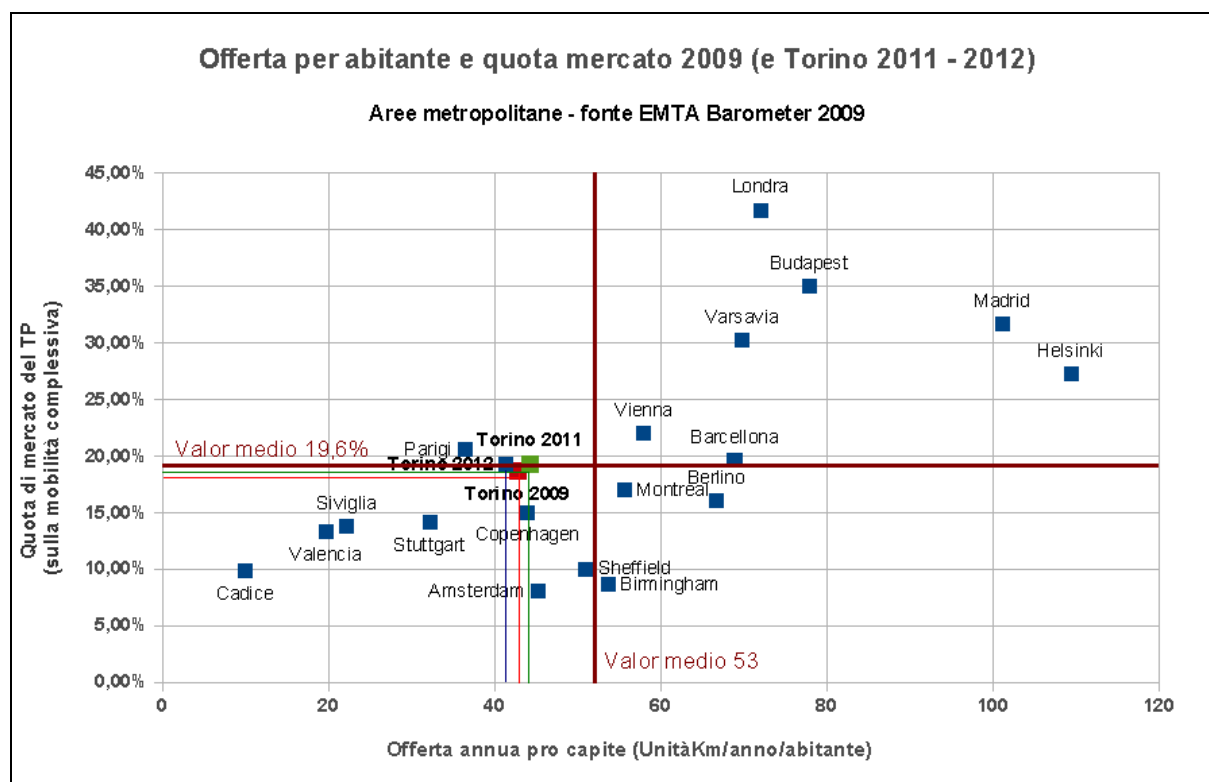


Figura 10 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,7% (linea di colore rosso) al 19,2% (linea di colore blu). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati). Il dato di raffronto di Torino è tratto dall'indagine IMQ 2008 per il 2009 e dall'indagine IMQ 2010 per il 2011 e per il 2012. Se si considera invece la sola mobilità motorizzata per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino, la quota modale risulta essere del 26,4% sia nel 2008 che nel 2010.

La tendenza alla contrazione delle risorse, e quindi dell'offerta, continuerà nel il triennio 2013-2015. Per il 2014 ed il 2015 la sfida consisterà nel mantenere (e magari aumentare) volumi di utenza e quota di mercato del Trasporto Pubblico a fronte di una contrazione dell'offerta.

Tuttavia, per il medio-lungo periodo si intende mantenere una visione di potenziamento complessivo dell'offerta di trasporto pubblico come sopra prefigurato e maggiormente dettagliato nel successivo punto 2.2.

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità, maggiore velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, ad assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

Le dinamiche che riguarderanno l'offerta effettiva nel medio e nel lungo periodo condizioneranno inevitabilmente il risultato effettivo dell'area metropolitana torinese nel confronto europeo sia in termini di incremento di utenza che di quota di mercato..

2.1.8. Le valutazioni di scenario

Nel triennio 2014-2016 si continuerà ad utilizzare il set di codici di calcolo (programmi software) ISTMO nei processi di valutazione per la quantificazione degli effetti dell'introduzione di modifiche all'assetto dei sistemi di trasporto, procedendo all'aggiornamento delle basi dati di descrizione della domanda e dell'offerta.

In particolare verrà rigenerato lo scenario di domanda attuale sulla base delle informazioni desunte dall'indagine IMQ-IMP 2012-13. Tali informazioni permetteranno una migliore descrizione della mobilità "pendolare" e di "city using" riguardante l'area metropolitana e generata dai residenti nelle altre province del Piemonte, oltre alla provincia di Torino. Sulla base di tale scenario si potranno effettuare aggiornamenti delle proiezioni di domanda su orizzonti temporali futuri.

Nel 2014 gli strumenti di cui sopra saranno soprattutto utilizzati per le valutazioni degli scenari evolutivi a breve termine della rete urbana-suburbana dell'area di Torino.

Come si è visto tali scenari saranno caratterizzati da una contrazione dell'offerta; l'applicazione degli strumenti simulativi presenti in ISTMO servirà per una valutazione ex-ante dell'entità e della distribuzione territoriale dei possibili dis-benefici, in termini accessibilità derivanti, dall'adozione di nuovi assetti di rete.

Nel corso del 2014, grazie alla collaborazione con l'Associazione Torino Strategica, sarà possibile ricostruire un nuovo quadro dell'assetto del territorio e delle previsioni di sviluppo che la pianificazione territoriale ed urbanistica stanno portando avanti per l'area metropolitana; con tale ricognizione presupposto indispensabile per sviluppare specifici modelli di generazione utili a valutare gli scenari futuri.

2.2. Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino

2.2.1. La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano

La RPP 2012-2014 affermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di un "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto di una riduzione, anche consistente, delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

- riduzione nel periodo 2012-2014 delle risorse per gli obblighi di servizio dell'ordine del 15% (rispetto ai valori 2010) sul servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano di superficie;
- offrire comunque margini di capacità per accogliere eventuali incrementi di offerta;
- programmazione finalizzata al recupero di efficienza organizzativa delle Aziende;
- revisione del sistema tariffario;
- minimizzazione dell'impatto di questa riduzione sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e sulla qualità del servizio da loro percepita.

Quest'ultimo obiettivo era declinato, in termini quantitativi in :

- invarianza e, se possibile, diminuzione del tempo medio di viaggio sulla rete rispetto alla situazione di inizio 2011 (ante prolungamento a Lingotto della linea 1 di metropolitana);
- mantenimento dei livelli di inizio 2011 dell'accessibilità media in origine ed in destinazione a ciascun quadrante della Città di Torino e a ciascun bacino della cintura metropolitana;
- mantenimento (almeno a livello di programmazione) del livello di affollamento delle linee entro standard accettabili, tenuto conto dei livelli di regolarità di ciascuna linea.

La RPP 2012-2014 raccomandava per il perseguimento degli obiettivi sopra elencati, come pure per la realizzazione di interventi, l'adozione di principi, linee guida, indicazioni e "buone pratiche" desunti (ed adattati alla situazione contingente) dallo studio *"Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico"* completato nel 2011 da IBV Hüsler AG su incarico e con la collaborazione dell'Agenzia.

In nuovo Piano Triennale Regionale ha configurato un contesto di finanziamento con riduzioni più accentuate rispetto alle già severe previsioni anticipate nella RPP 2013-2015.

Il "Piano di Riordino" dovrà quindi prevedere, come ultima fase, la transizione verso una nuova rete del trasporto pubblico urbano e suburbano che non sarà un mero adattamento "in riduzione" della rete attuale.

Il ridisegno della rete dovrà avvenire in modo "armonizzato", se non contestuale, con la definizione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM) e del Piano Strategico dell'Area Metropolitana di Torino.

Con riferimento al PMM, l'Agenzia ha riattivato nell'ultimo quadrimestre del 2013 le azioni di interlocuzione con i soggetti potenzialmente interessati dal punto di vista tecnico ed organizzativo: Urban Center Metropolitan, Politecnico-Università, Torino Internazionale/Strategica, Assessorato all'Area Metropolitana della Città di Torino.

L'interlocuzione dovrà continuare nel 2014 per definire il piano di attività, individuare gli attori ed i portatori di interesse ed iniziare il coinvolgimento di questi ultimi

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dalla istituzione e dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

Il sistema è caratterizzato da linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati per tutto l'arco della giornata. SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana.

SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitan integra anche gli altri servizi ferroviari, e cioè treni a lunga percorrenza e regionali, con i quali condivide le infrastrutture e l'utilizzo di alcune

stazioni nelle quali si realizza l'interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. In particolare nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta": Chivasso, Carmagnola e Avigliana) avviene l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani (servizi regionali associati del Sistema Ferroviario Piemonte).

Il servizio obiettivo previsto è:

- **cadenzato**: un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **omogeneo**: omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- **coordinato**: nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **senza interruzioni**: il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni**: in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

Come meglio descritto in seguito il Sistema Ferroviario Metropolitano è stato avviato per fasi; nel dicembre 2011 con il cadenzamento dei servizi sulla direttrice Torino-Modane, nel dicembre 2012 con l'attivazione dei servizi SFM1, SFM2, SFM4, SFMA e la identificazione dei servizi sulla direttrice Torino-Modane come SFM3, nel Giugno 2013 con la introduzione dei servizi SFM7 ed SFMB, e nel dicembre 2013 con l'introduzione di SFM6. L'avvio dei servizi ripercorre gli schemi del progetto del SFM pur discostandosi a causa del mancato completamento di alcune infrastrutture.

Infatti lo sviluppo completo del SFM è condizionato dall'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano è legato alla realizzazione di una serie di interventi di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. È stato definito il quadro di tali interventi, ed è stato avviato un confronto con i diversi soggetti interessati alla loro realizzazione (Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni, RFI e GTT).

IL quadro predisposto dall'Agenzia nell'ambito delle attività dell'Osservatorio per la linea Torino-Lione, rimasto immutato fin dal 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 23 gennaio 2009 prevedeva, oltre al completamento dei lavori del passante e della nuova Stazione Porta Susa, le seguenti opere principali :

- Raddoppio della linea Pinerolo-Sangone con interrimento della stazione di Nichelino;
- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto.
- attrezzaggio nuova fermata Dora (in corso di realizzazione al rustico);
- attrezzaggio nuova fermata Zappata (già realizzata al rustico);
- interventi per l'attivazione della nuova linea sfm5.

Lo studio del nodo di Torino effettuato dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio Torino-Lione e recepito negli accordi di Pracatinat del 28 giugno 2008 ha individuato come necessarie per superare le criticità del nodo di Torino le seguenti opere di completamento del Passante:

- quadruplicamento della tratta Stura-Settimo
- collegamento tra Porta Susa e Porta Nuova, che riduce le criticità nella circolazione ferroviaria a Bivio Crocetta

Rispetto al quadro previsto nell'Accordo di Pracatinat nel corso del 2014 si avrà :

- il definitivo completamento dei lavori del Passante e della nuova stazione di Porta Susa;
- l'avvio dei lavori dell'inteconnessione Torino-Ceres;
- l'avvio dei lavori per l'attivazione della nuova linea SFM5

Alla luce di quanto già realizzato, ed alla luce degli ulteriori lavori effettuati da RFI sulla rete infrastrutturale, nel corso dell'esercizio 2014, a servizio ferroviario metropolitano avviato, sarà necessario aggiornare le valutazioni sopra effettuate e fornire un quadro di riferimento di medio periodo e definire le opportune priorità.

2.2.3. Linee di metropolitana

Lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal solo prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi della linea 1.

Il terminale Sud della linea 1 di metropolitana rimarrà collocato in Piazza Bengasi per un periodo di tempo non breve ponendo il problema della ricerca di una configurazione degli accessi alla stazione della metropolitana, degli spazi di fermata e capolinea delle linee di superficie, che non sia penalizzante per i passeggeri che necessariamente dovranno effettuare il trasbordo al terminale della linea di metropolitana. Nel 2012 l'Agenzia ha sviluppato alcune indicazioni in merito per la Città di Torino.

Nella RPP 2013-2015 si affermava l'intendimento di approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT. Infatti nel corso dell'anno si è avviato un esame più approfondito del tema anche attraverso una prima fase di confronto con le province; lo sviluppo di tale attività avverrà nel corso del 2014.

Tra l'attuale capolinea "Lingotto fiere" ed il futuro capolinea "Bengasi" della linea 1 di metropolitana automatica è in costruzione l'unica stazione intermedia posta in corrispondenza del sito nel quale è in costruzione il nuovo palazzo degli uffici regionali.

Nel corso del 2013 l'Agenzia è stata invitata a partecipare ad una riunione sulla realizzazione della "Stazione Ponte – Lingotto", connessa ad un programma di interventi per la realizzazione del palazzo degli uffici regionali, dei nuovi comparti edilizi e delle opere infrastrutturali connesse.

Nell'occasione della riunione l'Agenzia ha presentato l'ipotesi, in alternativa alla realizzazione della stazione ponte, di un sovrappasso tranviario del fascio binari della stazione Lingotto con fermata posta in corrispondenza delle banchine della stazione ferroviaria e con accesso diretto alle stesse mediante scale e ascensori.

Il sovrappasso consentirebbe il transito di una o più linee di trasporto pubblico che realizzerebbero una connessione efficace tra la metropolitana, la ferrovia e le linee della rete di superficie particolarmente in direzione trasversale alle prime due.

Si rimanda al successivo punto 2.2.5 per maggiori dettagli.

2.2.4. Sistema tranviario

Nella RPP 2013-2015 si confermava come fattore prioritario, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, la realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

L'intervento individuato come più corrispondente alle necessità è la realizzazione dell'infrastruttura tranviaria su Corso Bolzano tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II, con realizzazione di appositi deviatori e curve per la svolta sia destra che sinistra; ciò consente l'istadamento delle linee tranviarie davanti alla nuova Porta Susa.

Nel corso del 2013 si sono sviluppate varie analisi riguardanti l'assetto dell'area di interscambio anche attraverso il riposizionamento della autostazione di corso Vittorio. Il 2014 sarà l'esercizio in cui si svilupperanno proposte per definire l'assetto definitivo dell'Area e quindi le varie fasi di attuazione cui sarà possibile tendere in funzione della disponibilità di risorse.

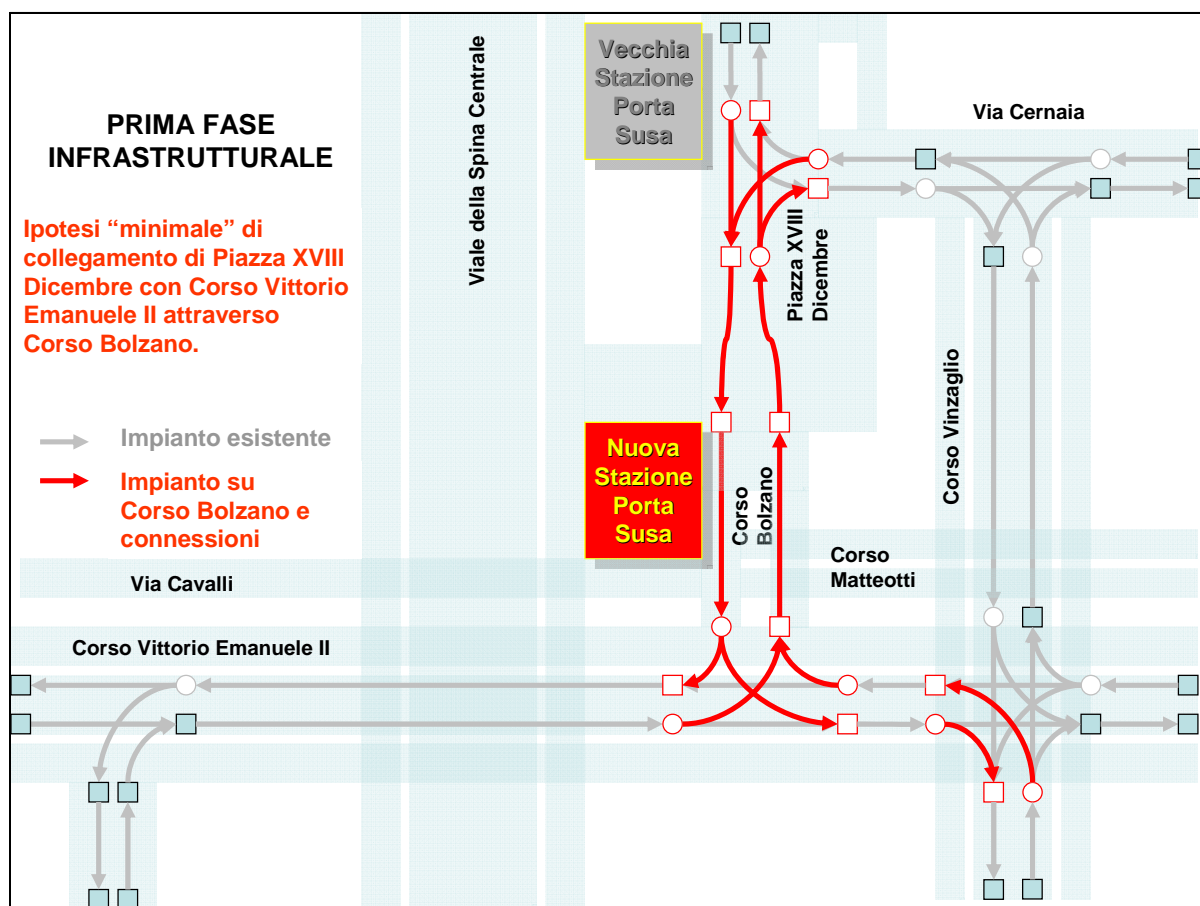


Figura 11 - Ipotesi di impianto tranviario su Corso Bolzano

La realizzazione dell'infrastruttura tranviaria su corso Bolzano consentirebbe l'istadamento delle linee tranviarie davanti alla nuova Porta Susa. Nel corso del 2014 verrà valutata la possibilità/opportunità di richiedere ad Infra.TO la predisposizione di un progetto definitivo

“cantierabile” che possa permettere l’accesso a finanziamenti statali/regionali nel momento che questi fossero disponibili.

Nel corso del 2013 si sono sviluppate varie analisi riguardanti l’assetto dell’area di interscambio sul corso Bolzano prospiciente la nuova stazione, anche in relazione al riposizionamento della autostazione di corso Vittorio. Il 2014 sarà l’esercizio in cui si svilupperanno proposte per definire l’assetto definitivo dell’Area e quindi le varie fasi di attuazione cui sarà possibile tendere in funzione della disponibilità di risorse.

Si rimanda al successivo punto 2.2.5 per maggiori dettagli.

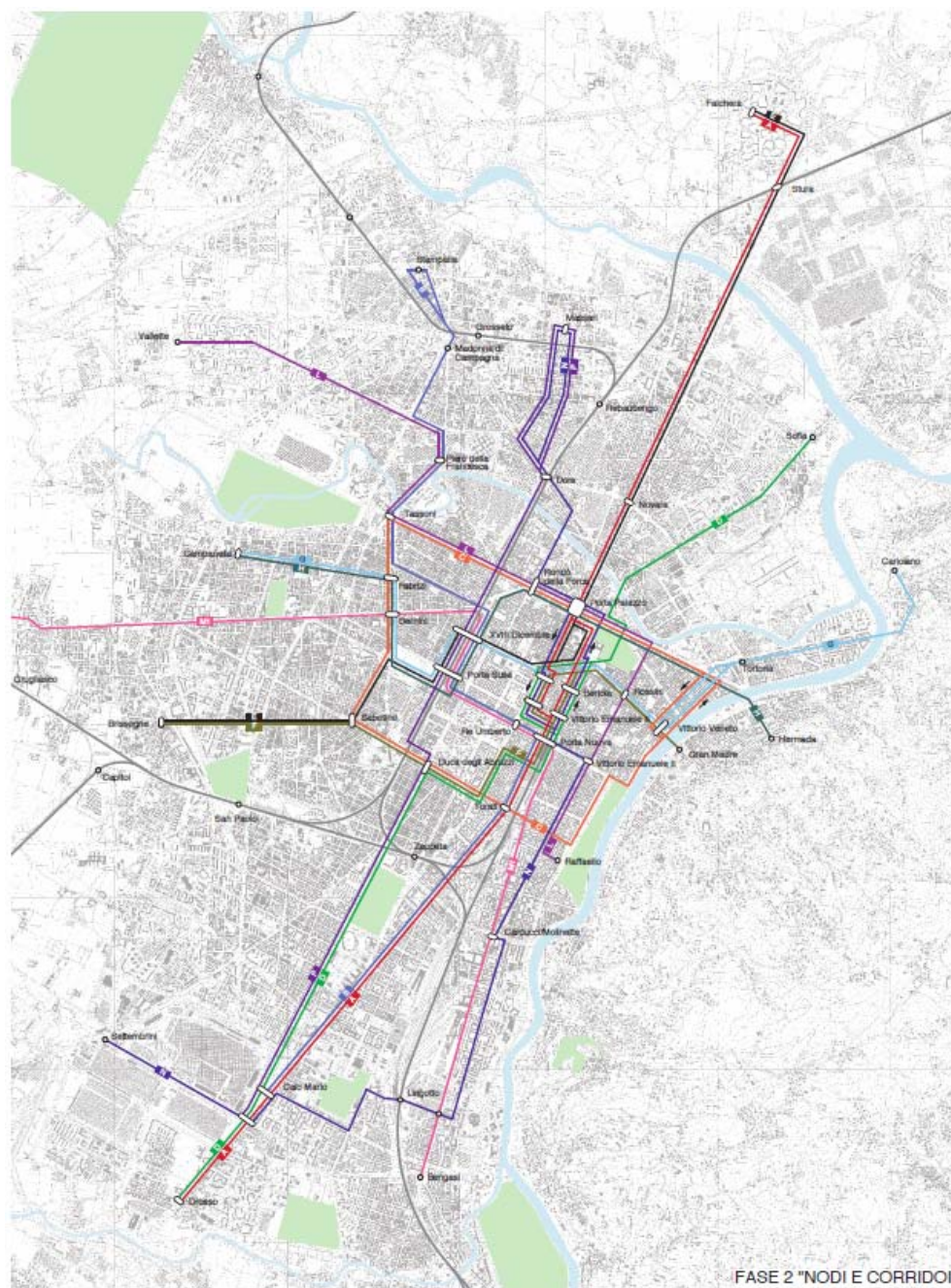


Figura 12 - Ipotesi di rete tranviaria con transito di linee su Corso Bolzano

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

La RPP 2013-2015 prevedeva, nella prosecuzione per fasi del “Piano di riordino”, il ridisegno della rete bus, in coerenza con l’evoluzione dei sistemi più forti, rispettando il vincolo posto dalla riduzione dei finanziamenti.

Tra le priorità si indicava il ridisegno dei servizi di bus in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie, in particolare

- Lingotto: potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione
- Stura: potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane 46, 50, 51,51/ con attestamento o transito alla stazione.

Nel corso del 2013 si è presentata l’occasione di affrontare con la Regione Piemonte, la Città di Torino ed il Gruppo Ferrovie dello Stato il problema dell’interscambio tra le varie modalità di trasporto pubblico nell’area della stazione ferroviaria del Lingotto.

Tale problema costituisce una delle criticità più evidenti segnalate nello studio “Rete Forte 2012” svolto dall’Agenzia con la consulenza di IBV Hüsler AG di Zurigo. Nello studio è stata avanzata, quale possibile soluzione del problema, l’ipotesi di realizzazione di un sovrappasso tranviario del fascio binari della stazione Lingotto con fermata posta in corrispondenza delle banchine della stazione ferroviaria e con accesso diretto alle stesse mediante scale e ascensori.



Figura 13 - Ipotesi di sovrappasso tranviario Lingotto

In pratica l’attraversamento della ferrovia da parte delle linee del trasporto urbano, che ora avviene attraverso il sovrappasso di via Passo Buole, avverrebbe più a nord su un allineamento che intercetta la stazione della metropolitana, il palazzo degli uffici della Regione Piemonte e la stazione ferroviaria. Il collegamento con il resto della rete di superficie avverrebbe su via Nizza/via Genova ad est e su via Casorati/via Bossoli-Via Pio VII ad ovest della ferrovia.

L'Agenzia ha proposto agli altri enti interessati la realizzazione del sovrappasso in alternativa ad altre ipotesi di intervento; la proposta ha riscontrato l'interesse degli stessi e la richiesta di approfondimenti. Nel 2014 continuerà l'interlocuzione con gli enti interessati per arrivare, auspicabilmente, ad una effettiva progettazione preliminare dell'intervento.



Figura 14 - Collegamento metro-ferro-tram in zona Lingotto

Nel corso del 2014 partiranno inoltre i lavori per la sistemazione superficiale del passante sul lato di corso Inghilterra per la Stazione di Porta Susa; sarà quindi necessario affrontare gli studi relativi alla sistemazione superficiale complessiva delle aree di interscambio su entrambi i lati della stazione e nelle adiacenze.

Nel 2013 l'Agenzia ha formulato alcune proposte per la sistemazione dell'area di corso Bolzano in modo da situarvi i capilinea delle linee meno "intrusive" in termini di dimensione dei veicoli e necessità di movimentazione di bagagli.

Per le linee a lunga percorrenza, l'Agenzia ha proposto la collocazione del terminal nell'area del centro di interscambio Stura (per alcune linee) e il riutilizzo di aree adiacenti l'ex fascio binari della vecchia stazione di Porta Susa (per altre linee, ad esempio di collegamento con gli aeroporti extra-regione) per le quali è più importante l'interscambio con il servizio ferroviario intercity e regionale veloce). Nel 2014 dovrà essere approfondita con i soggetti interessati la fattibilità di tali proposte.

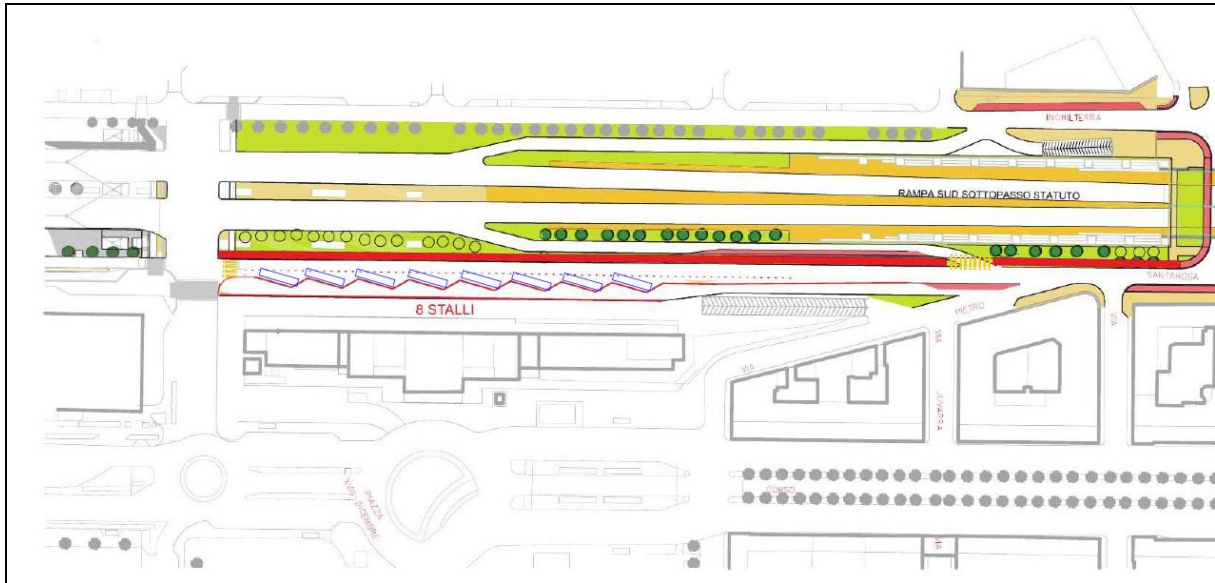


Figura 15 - Ipotesi di terminal bus con stalli in banchina sagomata/in linea

Dovrà infine proseguire nel triennio 2014-2016 l'analisi della sistemazione di Piazza Bengasi al fine di sfruttare al meglio le opportunità offerte dal nuovo interscambio con la metropolitana.

2.2.5.1. Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, pianificate con la Regione e con le Province di Torino e di Cuneo, deve promuovere l'integrazione tra servizi su ferro e su gomma e lo studio e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il nuovo servizio cadenzato e coordinato realizzato sulla linea Modane-Torino ha dimostrato, in particolare nella stazione di interscambio di Oulx, come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico.

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

Tale processo sarà strettamente integrato con il Programma di riordino che la Provincia di Torino sta portando avanti sull'intero territorio Provinciale.

L'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando ad eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il miglioramento della comunicazione ed informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015

2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

La Legge Regionale 1/2000 prevede la programmazione triennale dei servizi di TPL; l'Agenzia ha sviluppato il Programma Triennale 2007-2009, costruito alla luce della disponibilità di risorse previste per il triennio dalla Regione, ed aprendo il sistema alle prospettive di un differente assetto dei servizi e dei contratti nello scenario di affidamento a seguito di procedure ad evidenza pubblica.

Il Programma triennale 2007-2009 ha completato la sua fase approvativa con la stipula dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, avvenuta il 26 marzo 2008.

Successivamente a tale data, la programmazione triennale regionale, necessaria per la definizione del programma triennale dell'Agenzia, è stata sviluppata per il triennio 2011-2013 (DGR 13-3852 14/5/2012 12-4591 24/9/12) e successivamente modificata per il triennio 2013-2015 con la D.G.R. 18-6536 del 22/10/2013.

L'Agenzia ritiene opportuno sviluppare una programmazione triennale che, nell'ambito degli obiettivi sopra richiamati e di quelli assegnati dalla citata deliberazione regionale, dovrà analizzare i seguenti temi :

- Potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle risorse disponibili;
- Promuovere l'efficacia del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione;
- Verificare e ridefinire l'assetto della rete con l'avvio del SFM e del completamento della linea 1 di metropolitana;
- Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia nell'ambito del nuovo assetto.

Il successivo Programma Triennale sarà sviluppato in coordinamento con il programma triennale della Regione Piemonte 2013 – 2015 e dovrà essere basato sulla riduzione delle risorse disponibili per le compensazioni economiche dei contratti di servizio.

2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana

L'insieme dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio e che sarà oggetto del Programma Triennale di Agenzia viene di seguito riepilogato. Si tratta di un insieme di interventi sulle diverse modalità di trasporto pubblico che richiedono uno stretto coordinamento; l'obiettivo prioritario che dovrà guidare la programmazione di Agenzia nel Triennio sarà proprio quello di sviluppare programmi integrati di coordinamento dei servizi e di informazione ai cittadini man mano che si attuano i vari interventi previsti.

SFM

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea FM3. Con la piena operatività del passante di Torino, dicembre 2012 è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni. Il servizio è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.

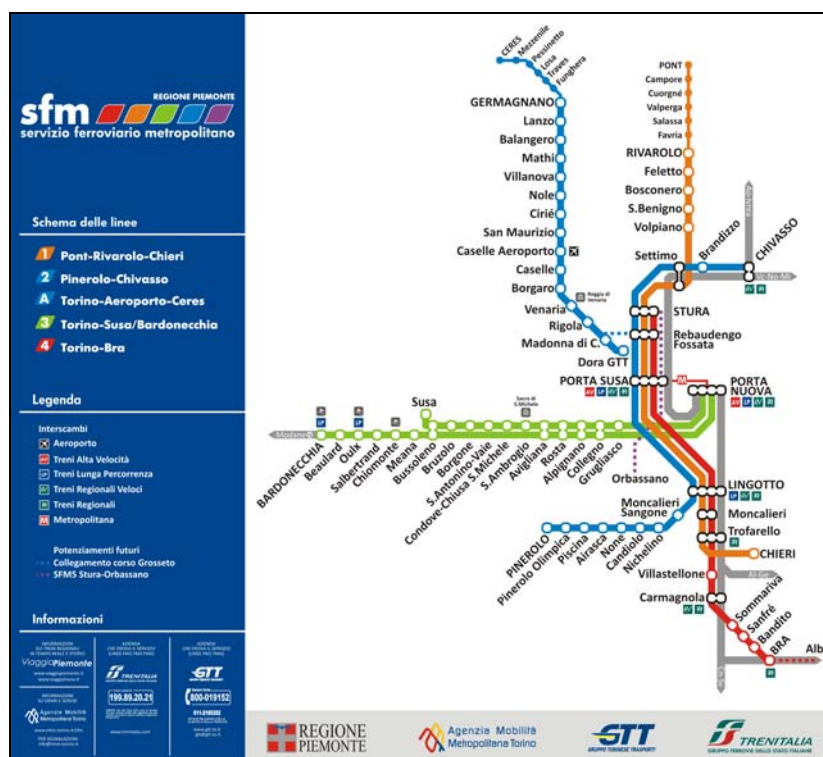


Figura 16 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM 7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFM B).



Figura 17 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

Sul medio/lungo periodo occorre operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL. In particolare nel triennio 2014-2016 potrà essere attivata linea SFM5 che collega il San Luigi di Orbassano con la città di Torino

Per dicembre 2013 si completerà l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice.

Il nuovo servizio prevede l'istituzione delle seguenti relazioni

- FM6 Torino Stura-Asti
Un sistema cadenzato orario con tutte le fermate.
- RV Torino-Asti-Alessandria/Genova
Un sistema cadenzato orario di treni RV velocizzati con la soppressione di alcune fermate.
- Regionali Chivasso – Casale
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza a Chivasso con treni R Torino – Ivrea, o con FM2 o RV Torino – Milano.
- Regionali Asti – Acqui
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Asti con RV Torino – Genova
- Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Alessandria con RV Torino – Genova.

Metropolitana:

Il sistema di metropolitana è ormai inserito nel Contratto di servizio per la mobilità urbana e metropolitana sottoscritto dall'Agenzia congiuntamente al comune di Torino.

Nel periodo 2014 – 2016 è previsto il prolungamento a Bengasi della linea 1 e, come già detto in precedenza, nel 2014 sarà necessario approfondire il tema della revisione della rete urbana, suburbana ed extraurbana considerando l'effetto della nuova infrastruttura.

Tram e Bus:

Nel triennio a venire continueranno lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino, con il conseguente ridisegno della rete coerentemente con le indicazioni del Programma Triennale Regionale.

Si tratta di un complesso programma che vedrà il necessario ridimensionamento dei servizi in adeguamento alle ridotte risorse finanziarie.

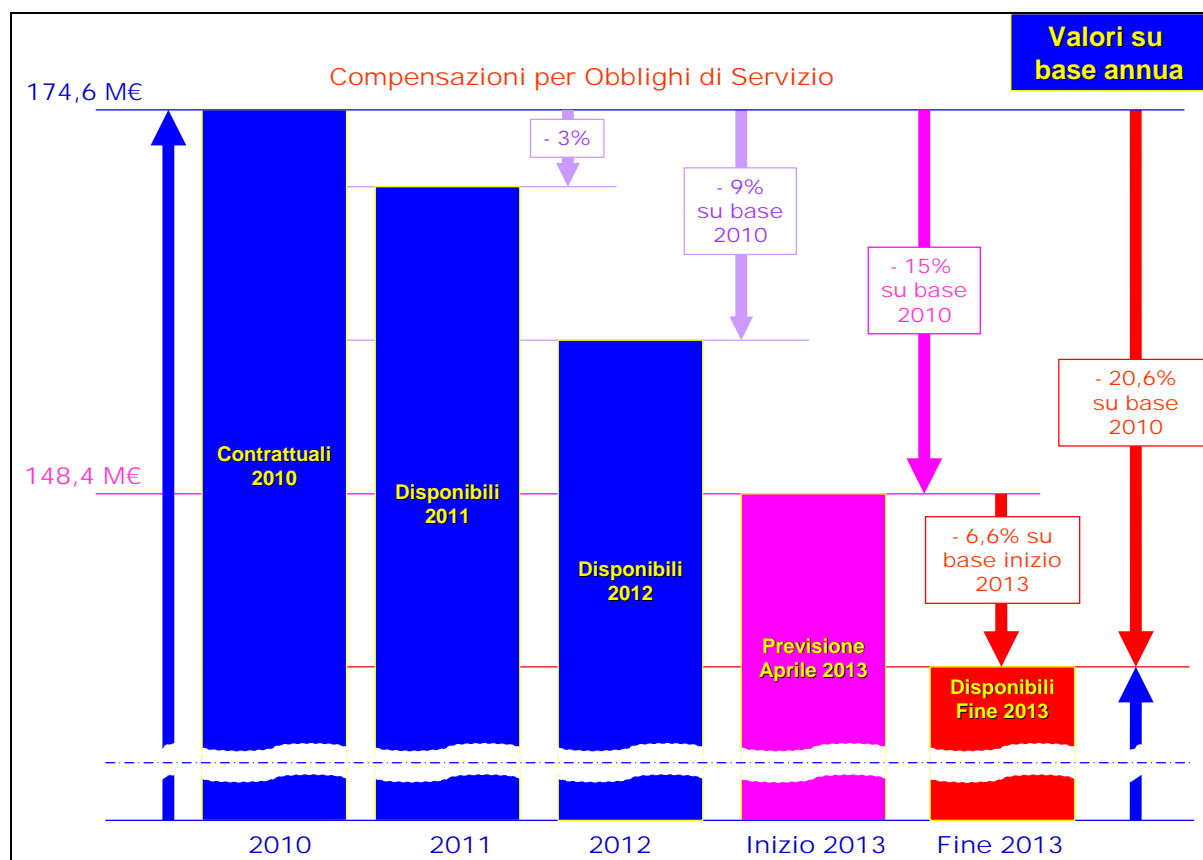


Figura 18 - Andamento risorse Contratto per la mobilità urbana e suburbana

Sistema di interscambi

Nel triennio a venire continueranno lo sviluppo e l'analisi degli assetti futuri dei centri di interscambio.

In particolare, per la connessione della stazione ferroviaria Torino Lingotto con la metropolitana sono sul tavolo varie ipotesi:

- trasformazione della stazione ferroviaria in "stazione ponte" e collegamento dell'accesso est di tale stazione con la futura stazione "Regione Piemonte" della metropolitana tramite tappeti mobili.
- la costruzione di una diramazione della linea di metropolitana dalla stazione Lingotto Fiere a Lingotto RFI, tant'è che la stazione metro Lingotto è costruita in modo da permettere questa diramazione.

Entrambe queste ipotesi appaiono "costose" e non realizzabili in tempi medio-brevi.

RFI ha recentemente presentato in una riunione del GRUPPO DI LAVORO "AREA DI SUPPORTO TECNICO AL RUP" creatosi in Regione per il supporto tecnico-amministrativo afferente la realizzazione del PALAZZO UNICO (RP) il progetto di una versione "low cost" di stazione ponte.

L'Agenzia ha presentato l'ipotesi, in alternativa alla realizzazione della stazione ponte, di realizzazione di un sovrappasso tranviario del fascio binari della stazione Lingotto con fermata in corrispondenza e con accesso diretto alle banchine.

L'ipotesi è quella avanzata da IBV Hüsler AG nell'ambito del citato studio "Rete Forte 2012".

L'ipotesi presentata dall'Agenzia ha generato la richiesta da parte della Regione Piemonte di un approfondimento che affronti:

- ordine di grandezza economica dell'intervento;
- fattibilità tecnica;
- tempi di realizzazione;
- governance del possibile processo di realizzazione connesso al reperimento delle risorse.

Sulla base di queste analisi è proseguita l'interlocuzione con la Regione e successivamente anche con "Sistemi Urbani", la società del gruppo FS interessata allo sviluppo degli investimenti sull'area Lingotto ed Oval, che sta analizzando la proposta progettuale.

Nel corso del 2014 si svilupperanno gli ulteriori necessari approfondimenti per verificare la fattibilità tecnico-economica dell'intervento.

2.3.3. Entità dei servizi minimi per il triennio 2014 – 2016

A differenza di quanto previsto dagli Accordi di Programma e sulla base delle risorse disponibili sul Bilancio Regionale 2011, con D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2011-2013 nella misura rispettivamente del -3%, del -10% e del -12% l'anno con decorrenza dal 2011 e sulla base delle risorse 2010, ha assegnato agli Enti soggetti di delega risorse inferiori a quelle attese, prevedendo comunque un miglioramento qualitativo dei servizi offerti oltre che un risparmio di risorse pubbliche.

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

Successivamente, con D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, valutata l'opportunità di comporre transattivamente il contenzioso tra la Regione e i ricorrenti, ha previsto, tra l'altro:

- che le riduzioni da applicare sulle compensazioni per il TPL siano determinate, su base 2010, nella misura del 3% per il 2011, del 9% per il 2012 e del 15% per il 2013;
- di impegnarsi per l'anno 2014 a riconoscere un'inflazione sui compensativi per i servizi minimi pari all'1% del 2013;
- di impegnarsi a versare agli Enti soggetti di delega entro il triennio 2012-2014 le somme necessarie a definire i crediti pregressi per i servizi minimi.

Con DGR n.25-5760 del 06/05/2013 sono state individuate, inoltre, ulteriori contrazioni alle risorse disponibili per il finanziamento del TPL tali da comportare, sempre su base 2010, riduzioni annuali dell'ordine del -21% per l'anno 2013, del -26% per l'anno 2014 e del -29% per l'anno 2015.

Successivamente, con DGR n.11-6177 del 29/07/2013 ("Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'articolo 11 del Decreto Legge dell'8 aprile 2013 n.35. Revoca della Deliberazione del 6 maggio 2013, n.25-5760") la Regione Piemonte ha modificato la quantità di risorse destinate agli Enti soggetti di delega per la copertura degli oneri derivati dai Contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico, assegnando a favore dell'Agenzia risorse complessivamente pari a Euro 170.197.113,00 (anno 2013), Euro 166.201.861,00 (anno 2014) ed Euro 166.529.781 (anno 2015),

comprehensive di una quota a copertura degli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio per il TPL offerto dalla Linea 1 di Metropolitana (al momento non conferito all'Agenzia) che, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, è stata stimata pari a Euro 15.883.100,00.

Tali indicazioni sono state confermate con la DGR 18-6536 di approvazione del Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015.

La nuova assegnazione ha determinato una riduzione delle risorse regionali precedentemente attese dall'Agenzia (già ridotte del 15% rispetto a quelle disponibili nel 2010) pari al 6,57% circa per l'anno 2013, all'8,99% circa per l'anno 2014 e all'8,79% circa per l'anno 2015.

Tale nuova situazione finanziaria rende necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non ipotizzabili) rivedere in modo significativo i vari Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza già predisposti da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati (mirati a una riduzione di risorse pari al 15% rispetto al 2010), al fine di rendere la produzione erogata compatibile con le (ulteriormente) ridotte disponibilità economiche.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si era tenuto in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" commissionato dall'Agenzia allo Studio IBV Hüsler A.G. tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
 - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
 - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" della restanti linee di superficie;
 - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
 - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
 - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
 - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

Nello sviluppo dei nuovi Programmi si terrà conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un'offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo triennio, unitamente all'effetto "virtuoso" in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a

evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 53 Milioni di vetture*km) pari a circa 7 Milioni di vetture*km/anno.

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari), a condizioni contrattuali 2013, sarà necessario programmare interventi tali da ridurre ulteriormente il servizio erogato.

Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell'ultimo biennio, unitamente all'effetto "virtuoso" in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato (rispetto a quello dell'anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 300.000 vetture*km/anno.

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari) a condizioni contrattuali 2013, sarà necessario programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 350.000 vetture*km/anno circa.

Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Settimo Torinese, già nell'autunno 2012 era stato predisposto e attuato, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizi Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): tali interventi sono già stati individuati e sono stati attuati nel mese di luglio 2013.

Nel caso in cui la nuova riduzione di risorse regionali disponibili non potesse trovare compensazioni con maggiori risorse a carico del Bilancio della Città di Settimo, sarà necessario intervenire ulteriormente al fine di rendere coerente la produzione di servizio con l'ammontare complessivo delle risorse a disposizione.

Per quanto riguarda il Servizio urbano e scolastico conferito dalla Città di Moncalieri, si è provveduto recentemente a ricompensare i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi

connessi” dallo stesso Contratto. E’ inoltre in fase avanzata di predisposizione uno specifico Programma di Riorganizzazione che tiene conto della nuova situazione economico-finanziaria e contrattuale: tale proposta, illustrata nel mese di ottobre 2013 alla competente Commissione Consigliare del Comune di Moncalieri, consentirebbe al Comune di ridurre di circa il 40% la quantità di risorse a proprio carico, migliorando e potenziando il servizio offerto ai Cittadini e garantendo ottimi livelli di integrazione con gli altri servizi di TPL presenti sul territorio. Il Progetto, inoltre, è formulato in modo da garantirne la sua attuabilità in un periodo breve (30-60 giorni) dalla sua condivisione da parte del Comune e potrebbe pertanto trovare realizzazione già nei primi mesi del 2014.

Nel corso del 2013 non sono state apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente al Contratto conferito da Chieri: l’Amministrazione ha sin’ora reso disponibile la differenza tra le risorse regionali stanziare e quelle precedentemente attese: nel caso in cui le future necessità di Bilancio non consentissero la medesima disponibilità, sarà necessario predisporre dei “Piani di Riordino” finalizzati a ricondurre il Programma di Esercizio nell’ambito del mutato quadro economico-finanziario.

Spesa per i Contratti ferroviari

Con la D.G.R. 18-6536 del 22/10/2013 la Regione ha approvato il Programma 2013 e pluriennale 2013 – 2015 dei servizi di trasporto pubblico locale.

In materia di strategie di riprogrammazione e definizione del fabbisogno dei servizi tpl ferroviari la Regione assicura sostanzialmente il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012. In particolare, nell’ambito territoriale dell’Agenzia, sono confermati i seguenti servizi:

- SFM1 Pont – Rivarolo – Chieri;
- SFM2 Pinerolo – Torino – Chivasso;
- SFMA Torino Dora – Aeroporto di Caselle – Ceres.;
- SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia;
- SFM4 Torino – Carmagnola – Bra.

Per quanto riguarda i servizi ferroviaria di Trenitalia la D.G.R. stima un preventivo complessivo di spesa per l’intero territorio regionale pari a 237,5 M€ per il 2013 e fissa a 207,7 M€ la spesa per gli anni 2014 e 2015, evidenziando una detrazione per revisione del CdS ed aumento tariffario rispettivamente di 10 M€ e 20 M€ per le due ultime annualità.

Di contro nella D.G.R. non si rileva la frazione di risorse da destinare all’Agenzia per il CdS AMMR – Trenitalia.

Per quanto concerne i servizi regionali/metropolitani gestiti dalla convenzione AMMR – GTT le risorse assegnate dalla Regione per il servizio ferroviario e per la manutenzione dell’infrastruttura prima con la D.G.R. n.11-6177 “Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell’art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35” – Revoca della deliberazione del 6 maggio 2013, n. 25-5760 “Piano di rientro in materia di Trasporto Pubblico Locale adottato ai sensi dell’art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35”, e, successivamente, con la D.G.R. 18-6536 del 22/10/2013, ammontano a 18,6 M€ per il 2013, 2014 e 2015.

Dette risorse sono comprensive dei corrispettivi per obblighi di servizio, dell’iva, del pedaggio a favore di RFI S.p.A. per la tratta Porta Susa - Settimo e delle spese per le funzioni delegate

all'Agenzia; queste ultime, riproporzionate alla succitata assegnazione regionale, ammontano a 250.224,22 euro per il 2013.

Nonostante le azioni intraprese dall'Agenzia per il contenimento della spesa e le modifiche dei programmi di servizio, realizzate nel corso del biennio 2012 - 2013, allo stato il quadro riepilogativo delle risorse necessarie per i servizi in essere richiede somme per circa 21,7 M€.

Se poi si aggiunge l'adeguamento dei corrispettivi previsto dal Contratto per il canone che l'Impresa ferroviaria sostiene a seguito dell'utilizzo dell'infrastruttura di Rete Ferroviaria Italiana nella tratta Torino – Settimo, la spesa complessiva assomma a 21,9 M€ ca, maggiore di 3,3 M€ circa rispetto alle risorse assegnate.

In prospettiva per il triennio 2014 – 2016, il gap di risorse fra la necessità e l'assegnazione è destinato a perdurare, tenuto conto che:

- i costi per il servizio ferroviario rappresentano il 56% dei costi complessivi divisionali del ramo ferrovie;
- il 91% della produzione di servizi è effettuato in ambito metropolitano, non assoggettabili a decrementi;
- eventuali variazioni, anche sensibili, del servizio nelle tratte periferiche della Provincia non saranno determinanti per ricondurre la spesa nell'ordine di grandezza richiesto dalla Regione,

Nondimeno l'Agenzia ha chiesto all'Impresa di adottare tutte le azioni di recupero efficienza di propria competenza al fine di comprimere gli oneri determinati dai costi indiretti per la manutenzione dell'infrastruttura, pur non ottenendone ancora riscontro.

Gli indirizzi che la Regione fornisce attraverso il Programma Triennale si limitano all'indicazione di una serie di analisi ed azioni che, per la verità, l'Agenzia ha già esplorato.

Nello specifico, gli interventi di efficientamento dei servizi ferroviari indicati dal Programma Triennale da attivare per il triennio 2013 -2015 in relazione alle risorse disponibili sono:

- l'analisi delle frequentazioni di utenza;
- l'analisi del costo del servizio;
- la previsione di alternative di viaggio;
- la riduzione, e in alcuni casi soppressione, del servizio al sabato e nei festivi;
- la riorganizzazione del servizio nelle ore di estrema del mattino e della sera;
- la soppressione dei treni di rinforzo;
- la rimodulazione del cadenzamento.

Nulla viene detto dalla Regione, proprietaria dell'infrastruttura delle ex-concesse, circa il livello di manutenzione da mantenere sulle tratte periferiche.

Ciò premesso, a seguito delle analisi propedeutiche alla formazione dei bilanci, l'Agenzia ha ipotizzato l'entità delle spese per i servizi ferroviari da erogare nel 2014 e nel prossimo biennio 2015 – 2016.

Per il 2014 il preventivo per il servizio di Trenitalia S.p.A. è pari a ca 56,7 M€ (comprensivo dell'Iva); per il servizio di G.T.T. S.p.A le somme a disposizione sono pari a ca 18,6 M€ (comprensivo dell'Iva). Quindi la somma della spesa è pari a ca 75,3 M€.

Pertanto, pur avendo già applicato alcuni provvedimenti di riduzione della spesa, lo scenario 2014 dovrà essere finalizzato ad ulteriori riduzioni della spesa complessiva da destinare al Sistema dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Allo stato, le risorse che sarebbero necessarie, sulla base dei corrispettivi previsti dai Contratti di servizio ferroviari sottoscritti dall'Agenzia risulterebbero:

			ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2015	ESERCIZIO 2016
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	3.809.973	3.832.742	3.825.092
		euro	51.548.624	52.640.801	53.749.361
	Modane - Susa - Torino	tr X km	1.815.303	1.826.152	1.822.507
		euro	20.492.176	21.021.367	21.558.496
	Pinerolo - Torre Pellice	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	Torino - Pinerolo	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	Torino - Chivasso - (Novara)	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	FM2 Pinerolo - Torino - Chivasso	tr X km	922.774	928.289	926.436
		euro	13.368.748	13.611.094	13.857.076
	Chieri - Torino - (Rivarolo)	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	FM1 Chieri - Torino - (Rivarolo - Pont)	tr X km	317.860	319.760	319.121
		euro	4.257.720	4.334.903	4.413.244
	Torino - Chivasso - Ivrea	tr X km	116.159	116.853	116.620
		euro	1.732.145	1.763.545	1.795.416
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	Torino - Bra	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	FM4 Bra - Carmagnola - Stura	tr X km	637.876	641.688	640.407
		euro	11.697.836	11.909.892	12.125.129
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	946.700	952.358	950.457
		euro	19.631.493	19.631.493	19.631.493
	Torino - Germagnano - Ceres	tr X km	494.392	497.347	496.354
		euro	10.252.090	10.252.090	10.252.090
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	(Chieri) - Torino - Rivarolo (FM1)	tr X km	452.308	455.011	454.103
		euro	9.379.404	9.379.404	9.379.404
CONTRATTI DI SERVIZIO	TOTALE	tr X km	4.756.673	4.785.100	4.775.549
		euro	71.180.117	72.272.295	73.380.855
AUTOSERVIZI SOSTITUTIVI		bus X km	1.588.940	1.598.435	1.595.245
		euro	2.975.421	3.217.692	3.452.115

Le indicazioni definitive ed il programma di riduzione di servizi e costi necessari a rendere compatibile l'esercizio con le risorse necessarie, saranno delineate all'interno del percorso previsto dalla L.R. 1/2000 per la Programmazione Triennale dei servizi.

A riferimento della tabella precedente la definizione degli importi si basa sulle seguenti considerazioni:

1. L'esercizio di riferimento è il 2013, con l'ammontare delle compensazioni previste dai due Contratti di servizio, al netto dell'Iva e degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate da parte dell'Agenzia; in questa annualità sono stati realizzati:

- il consolidamento del servizio sulla linea Torino – Susa/Bardonecchia, avviato nel dicembre 2011, con orari cadenzati per le due direttrici Torino – Bardonecchia e Torino Susa;
 - il trasferimento della gestione dei servizi sostitutivi con autobus dal Contratto di Servizio Agenzia – Trenitalia ai contratti di servizio delle Province competenti per territorio (Torino e Cuneo) e gli esercenti;
 - la sospensione dei servizi ferroviari sulla tratta Pinerolo – Torre Pellice (esercita da Trenitalia) e, parzialmente, sulle tratte Germagnano - Ceres e Rivarolo – Pont C.se (esercite da GTT), prevedendo la loro sostituzione a mezzo autobus, con l'obiettivo di contenimento della spesa pubblica.
2. Per Trenitalia i corrispettivi indicati sono calcolati mediante i costi a catalogo e scontano sia la riduzione del servizio sulle linee SFM2 e SFM3 nel mese di agosto, con soppressione dei servizi di rinforzo cadenzati a 30 minuti, sia l'adeguamento tariffario ferro/gomma che la Regione ha già delineato nel limite massimo del 15%.
 3. Le compensazioni per l'annualità 2014 sono calcolate sulla base progettuale dei volumi di produzione e sulle differenti stime economiche pervenute da Trenitalia e GTT, poiché i contratti di servizio ferroviario in essere regolano la materia dei corrispettivi in maniera differente.
 4. I corrispettivi per le annualità 2015 e 2016 per Trenitalia sono stati calcolati applicando un tasso di rivalutazione dell'1,5% ai costi dei servizi prodotti, sulla base delle previsioni contrattuali.
 5. Nell'annualità 2014, infine, sarà portato a termine dalla Provincia di Torino il programma integrativo di tpl che intercetta le linee ferroviarie.

Per la programmazione dei servizi automobilistici effettuati fino al 2011 da Trenitalia ed allo stato rientrati nell'ambito dei servizi minimi di tpl gestiti dalle Province, la tabella precedente fornisce indicazioni circa la produzione che dovrà essere pianificata per garantire l'integrazione con la rete forte ferroviaria.

Le risorse indicate sono stime previsionali da proporre alla Regione Piemonte che provvederà a trasferire direttamente alle Province interessate.

2.3.4. Osservazione dei servizi

L'Osservatorio dell'Agenzia è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

2.3.4.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia. Vengono realizzati report di puntualità ed affidabilità ed effettuate ricerche specifiche su problemi puntuali.

Il monitoraggio dei servizi di GTT non è stato ancora automatizzato; l'obiettivo della informatizzazione del monitoraggio, almeno per i convogli ferroviari di più recente costruzione, sarà perseguito; nel 2014 si ritiene potrà essere avviata una prima fase di informatizzazione convogli con la prevista nuova fornitura di treni Alstom – Coradia.

Per quanto concerne la fase di monitoraggio delle frequentazioni nel corso del 2014 sarà avviata una specifica campagna pilota di rilievo atta a verificare frequentazioni e consentire inoltre una stima dei ricavi da traffico; particolare rilievo assume inoltre il monitoraggio dei fattori di qualità e di produzione del servizio sui quali, oltre alle consuete indagini condotte dalla regione con l'ausilio di società esterne, si intende verificare la fattibilità di ulteriori rilevazioni. Nei paragrafi successivi saranno dettagliati questi aspetti.

2.3.4.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nel nuovo contratto di servizio stipulato con GTT all'art. 26 (obblighi di informazione) si prevede che l'Ente titolare del contratto di servizio abbia accesso on line ai dati giornalieri del servizio, al fine di monitorare la quantità e la regolarità del servizio erogato.

Si sta lavorando con GTT per l'avvio del sistema di monitoraggio on-line.

Contemporaneamente si sta lavorando con la città e 5T l'accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica anche al fine di monitorare la regolarità del servizio di TPL

2.3.4.3. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del Servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di competenza di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli, ca. 200 dei quali utilizzati sui Servizi di competenza dell'Agenzia).

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM il cui costo è ripartito con la Provincia di Torino.

L'Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica ("Cruscotto OTX") e reportistica, sviluppata nel corso degli anni in relazioni alle esigenze di monitoraggio del Servizio da parte dell'Agenzia.

Nel 2013 sono state avviate ulteriori attività integrative, finalizzate ad estendere e rafforzare le attuali funzionalità del Sistema OTX, il cui sviluppo (ed utilizzo) proseguirà anche nel corso del 2014 e anni successivi, in particolare:

1. rinnovamento degli apparati di bordo OTX (con installazione della versione COBRAM-XP2, tecnologicamente più avanzata e dotata di maggiore capacità di interfaccia con apparati esterni), previsto in prima fase su 161 veicoli in Servizio di TPL di competenza dell'Agenzia, con possibili future estensione alla restante parte della flotta;;
2. "upgrade" dell'algoritmo OTX (software di Centro) in modo da recepire le informazioni di dichiarazione da parte dell'autista del Servizio svolto (trasmesse dal Sistema BIP) ed utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l'efficienza di associazione veicolo-corsa;

3. la sperimentazione di “conta-passeggeri” integrati con il Sistema OTX, in corso di installazione (con la collaborazione delle Società Terze “Eurotech” e “Divitech”) su un numero limitato di veicoli, al fine di valutarne la funzionalità e la possibilità/opportunità di una futura estensione alla flotta in Servizio di TPL interessata;
4. la libera accessibilità via WEB, mediante un’architettura definita ed in corso di sperimentazione (c.d. “Open Data”), dei dati attualmente raccolti e gestiti dal Sistema OTX, nell’ambito del piano complessivo a livello regionale della predisposizione di strumenti per promuovere l’accessibilità dei dati a scopo professionale da parte di privati cittadini interessati.
5. Infine, l’Agenzia e la Provincia hanno intrapreso gli opportuni contatti con i referenti regionali e aziendali del “Progetto BIP” (in particolare di Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T ed Extra.TO), al fine di garantire un’adeguata futura possibilità di interfaccia e scambio dati tra il nuovo Sistema BIP (il cui avvio nel Territorio di competenza dell’Agenzia è previsto nel corso del 2014) e OTX, con particolare riferimento alla messa a disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

2.3.5. Il sistema tariffario

2.3.5.1. Biglietto integrato metropolitano

Con la firma di due Convenzioni, la prima tra Agenzia, GTT e Trenitalia e la seconda estesa anche alla Provincia di Torino e al consorzio EXTRA.TO, il 14 ottobre 2013 è stata avviata la commercializzazione del biglietto integrato metropolitano.

In sintesi, le caratteristiche dell’offerta di biglietti integrati comprende:

- un biglietto urbano (Integrato U) per gli spostamenti integrati all’interno del comune di Torino;
- due biglietti di area metropolitana (Integrato A per le zone U + A del sistema Formula) e Integrato B (per le zone U + A + seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consentirà di:

- utilizzare i servizi della rete di superficie urbana e suburbana di Torino effettuati da GTT;
- effettuare una corsa nell’ambito del servizio di trasporto in metropolitana di GTT;
- effettuare una corsa nell’ambito dei servizi ferroviari di Trenitalia e GTT.
- Solo per l’Integrato B, effettuare una corsa sui servizi automobilistici su gomma gestiti dal consorzio EXTRA.TO limitatamente alle corse che collegano Torino con le località di Ciriè/S. Maurizio Canavese, S. Benigno Canavese/Volpiano, None, Rosta.

La fase sperimentale, della durata di un anno, si protrarrà fino alla metà di ottobre 2014. Durante questa fase l’Agenzia garantirà un ripiano dei mancati introiti derivanti dall’integrazione, erogato nella misura di un importo unitario per ogni biglietto effettivamente venduto e fino a un tetto di € 528.300. In caso di raggiungimento del tetto massimo prima dell’orizzonte temporale di un anno, la commercializzazione sarà sospesa.

Nel corso del 2014 si effettuerà un puntuale monitoraggio delle vendite e, attraverso le frequentazioni dei servizi ferro e gomma extraurbano, una valutazione circa l’eventuale maggiore domanda servita.

Se sarà accertata la sostenibilità economica del biglietto integrato anche attraverso un aumento delle tariffe integrate rispetto ai biglietti di corsa semplice, la commercializzazione dello stesso potrà essere proseguita senza alcun ripiano da parte degli Enti.

2.3.5.2. BIP Biglietto Integrato Piemonte

Con riferimento alla progressiva introduzione del BIP, l'Agenzia collaborerà con la Regione e il consorzio 5T (Centro Servizi Regionale) alla comunicazione istituzionale sul sistema di bigliettazione elettronica, in particolare attraverso l'aggiornamento periodico del sito internet istituzionale <http://bip.piemonte.it>.

2.3.5.3. Incremento tariffario dicembre 2013

Con D.G.R. 13-6608 della Regione Piemonte approvata in data 4 novembre 2013 è previsto entrare in vigore a metà del mese di dicembre 2013 un aumento tariffario per le tariffe di competenza regionale. Tale aumento avrà ripercussioni, per quanto concerne i servizi di competenza dell'Agenzia, sulle tariffe di corsa semplice ferroviario ed extraurbano e sugli abbonamenti Formula.

Un diverso equilibrio tra il prezzo di abbonamenti e il prezzo dei biglietti, funzionale alla fidelizzazione dell'utenza e all'aumento del numero di abbonati, è perseguito attraverso un adeguamento più significativo delle tariffe di corsa semplice e delle tariffe da esse derivate rispetto a quello proposto per le tariffe di abbonamento. In ambito al sistema integrato Formula, in analogia a quanto proposto per sistemi tariffari ferro/gomma basati sulla percorrenza chilometrica l'incremento delle curve tariffarie è stato impostato dalla Regione secondo funzioni di tipo logaritmico che si traducano in rapporti incrementali della tariffa decrescenti all'aumentare delle zone attraversate, limitando l'adeguamento tariffario nella misura percentuale del 15%. Maggiori sono gli aumenti per i biglietti di corsa semplice, con punte intorno al 24% per le fasce tra i 20 e i 40 Km.

2.3.5.4. Confronto tariffario con le altre grandi città

L'Agenzia effettua regolarmente confronti tra i livelli tariffari del biglietto di corsa semplice e dell'abbonamento mensile urbano con le altre grandi città italiane e con alcune città europee. Si riportano di seguito i grafici relativi al 2013.

Torino è abbastanza allineata con le altre città italiane mentre le tariffe medie nominali sono più alte nelle grandi città europee prese a riferimento.

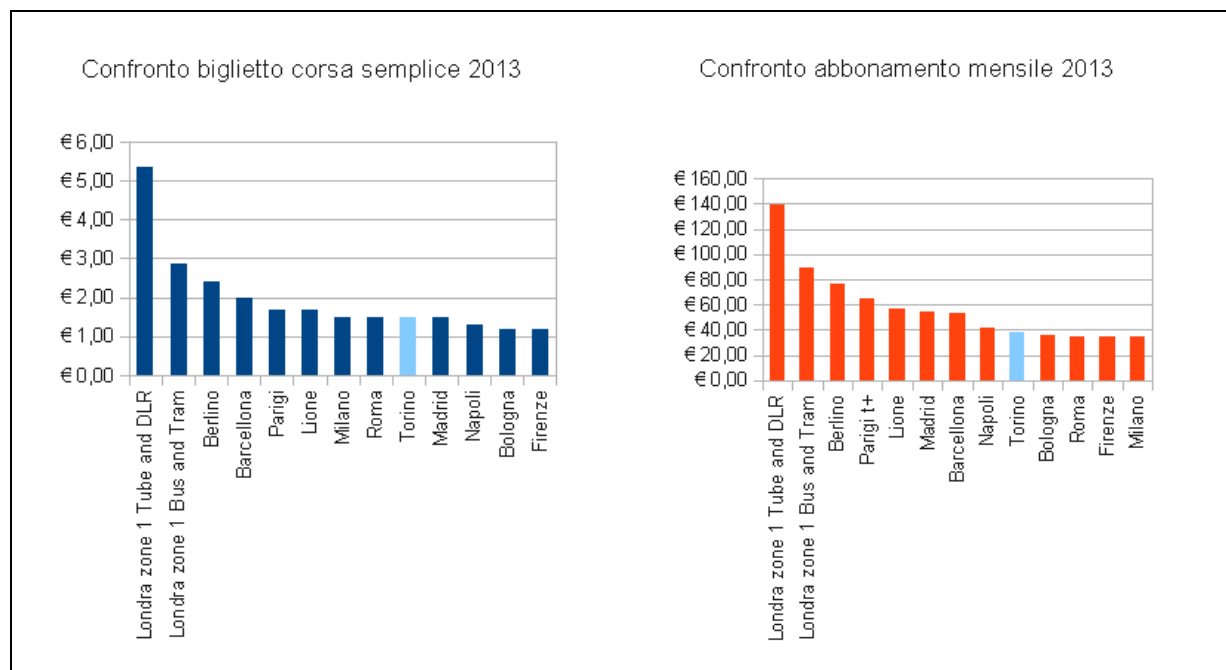


Figura 19 - Confronto biglietti di corsa semplice e abbonamenti mensili

Per quanto riguarda il rapporto tra abbonamento mensile e biglietto di corsa semplice, Torino si colloca tra le più convenienti, solo Milano e Roma presentano una convenienza maggiore all'uso degli abbonamenti.

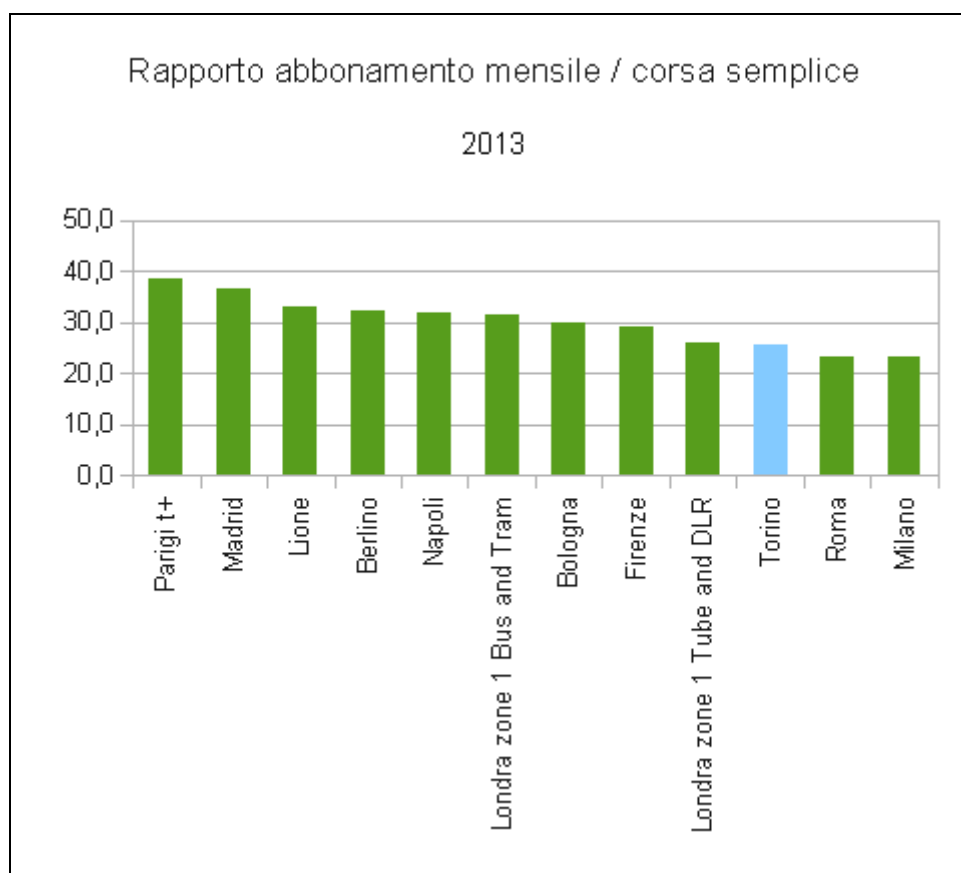


Figura 20 – Confronto rapporto abbonamento mensile / corsa semplice

2.3.5.5. Sistema Formula

Relativamente al Sistema tariffario integrato applicato agli abbonamenti, saranno analizzate le istanze di modifica pervenute dal territorio, al fine di aggiornare la zonizzazione alle variazioni intervenute alla rete di trasporto, in particolare alle linee su gomma extraurbane.

L'assetto del sistema tariffario procederà di pari passo con quanto previsto dalla Regione Piemonte nella programmazione triennale relativa al periodo 2013-2015, dove si prevede l'introduzione di tariffe integrate per l'intero territorio regionale.

2.4. Amministrazione del sistema di TPL

Le indicazioni delle risorse necessarie per la gestione dei Contratti di Servizio vigenti non tengono conto di eventuali ulteriori riduzioni che si dovessero rendere necessarie per effetti previsti da manovre finanziarie dello Stato e relative incidenze sul Bilancio Regionale.

Inoltre l'indicazione delle risorse non tiene conto delle risultanze che deriveranno dalle procedure ad evidenza pubblica afferenti la messa a gara delle concessioni relative al "Servizio Ferroviario Piemonte" e al "Servizio Ferroviario Metropolitano", che saranno espletate entro il 2014.

Difatti la gara, già pianificata da Regione Piemonte e Agenzia, prevederà, fra l'altro, l'aggiudicazione del servizio ferroviario per il lotto metropolitano, ovvero per il nodo di Torino su cui oltre a Trenitalia S.p.A. attualmente opera anche GTT S.p.A. rispetto alle ferrovie in concessione Torino-Ceres e Canavesana.

La procedura avrà fra gli obiettivi il miglioramento dell'offerta dei servizi ferroviari, con previsione a favore degli utenti di servizi affidabili e di alta qualità, in termini di sicurezza, puntualità, igiene, comodità ed accessibilità, con particolare riguardo alle esigenze dei passeggeri diversamente abili, nonché l'adozione di una politica tariffaria in relazione agli standard qualitativi del servizio.

La procedura fornirà infine la corretta valutazione dei corrispettivi di mercato per l'impresa affidataria.

2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari

Allo stato attuale l'Agenzia gestisce ed amministra i servizi ferroviari mediante due Contratti di Servizio, rispettivamente con Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A.

Il Programma triennale 2014-2016 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve ma che potrà consentire l'assestamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) attivato a far data dal 9 dicembre 2012.

Il SFMA per l'Aeroporto tuttavia assumerà la sua connotazione di un servizio ferroviario metropolitano passante solo ad ultimazione dell'interconnessione di Corso Grossetto con la stazione di Rebaudengo.

A tempo si potrà procedere ere ad una fase successiva del SFM ridisegnando, eventualmente, l'attuale assetto delle linee sulla base delle nuove opportunità di collegamento.

In materia di risorse economiche, il preventivo per l'annualità 2014, elaborato meramente sulla base dell'assegnazione regionale, prevede le seguenti spese (comprehensive di Iva):

Trenitalia	56,70 M€
GTT	18,35 M€
Totale	75,05 M€

Le somme indicate comprendono l'iva e, per G.T.T. S.p.A., le agevolazioni tariffarie e sono al netto delle somme relative agli oneri per l'Agenzia di cui all'art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i..

Il Programma Triennale Regionale 2013-2015 include nel lotto metropolitano le linee SFMB Alba/Bra – Cavallermaggiore e SFM7 Torino – Fossano. Nel dicembre 2013, con la partenza della linea SFM6 TorinoStura-Asti sarà necessario valutare se anche questa nuova linea dovrà essere integrata all'interno del lotto metropolitano. Le previsioni finanziarie e di produzione di questa relazione non tengono ancora conto di queste tre linee.

2.4.2. Monitoraggio della qualità servizio ferroviario

In Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A. stabilisce a carico della Società precise e periodiche informazioni circa:

- i dati di frequentazione dell'utenza in diversi periodi dell'anno;
- le composizioni in materiale rotabile dei treni del Contratto;
- le anomalie dell'esercizio quali, ad esempio, ritardi e cancellazione di servizi.

In particolar modo, per i dati di frequentazione dell'utenza, il Contratto precisa che fra le informazioni da inviare all'Agenzia sono previsti i coefficienti medi di occupazione, il numero di viaggiatori, il numero di posti offerti, rilevati nei periodi invernale ed estivo.

Tuttavia, nel corso delle diverse annualità dei Contratti di Servizio, Trenitalia ha sempre più impoverito la qualità delle informazioni rilasciate, passando storicamente dai database in formato elettronico, con i dati di carico di utenti saliti, discesi e presenti, tratta per tratta, stazione per stazione, di tutti i treni, a semplice medie di carico medio.

Le motivazioni della Società per detto depauperamento sono da ricercarsi nel configurare detti dati come sensibili, alla stregua di patrimonio aziendale, soprattutto in prospettiva di procedure gara per la liberalizzazione del mercato.

Nondimeno il poter disporre dei dati di frequentazione consente tutta una serie di elaborazioni fra le quali si citano, a titolo di esempio:

- la valutazione della mobilità soddisfatta per treno, periodo, stagione, territorio;
- la valutazione della mobilità soddisfatta al fine di costruire modelli di stima degli introiti da traffico;
- le linee guida da comunicare all'impresa esercenti al fine di ottimizzare i turni materiali;
- la verifica delle maggiorazioni del Catalogo prestese da Trenitalia in caso ridotto numero di utenti su ciascun treno.

In materia di composizioni di materiale rotabile di ciascun treno l'Allegato 1 al Contratto prevede, fra l'altra, l'esatta configurazione delle composizioni riportando per ciascun treno la tipologia di rotabile, le quantità ed i posti a sedere offerti.

Le variazioni alla programmazione dei rotabili, sia per quanto riguarda sostituzioni contingenti o permanenti, sono comunicate da Trenitalia in tempi inaccettabili rispetto a quanto concordato. A titolo di esempio l'ultima comunicazione riguarda le composizioni di dicembre 2013.

Ciò costituisce una grave mancanza di informazioni sia perché impedisce all'Agenzia di monitorare la qualità del servizio reso e di intervenire quando necessario a garanzia dell'utenza, sia perché non consente di preventivare le detrazioni da apportare ai corrispettivi. Infatti la sostituzione della composizione del treno con una di categoria inferiore rispetto a quella prevista nel Programma di esercizio comporta, ai sensi contrattuali, una revisione del corrispettivo, calcolata secondo il corrispondente valore a Catalogo.

Pertanto, per il prossimo triennio 2014 – 2016, l'Agenzia intende predisporre ed avviare i seguenti due progetti finalizzati a reperire dati per colmare le lacune oggi esistenti:

▪ **PROGETTO RILEVAMENTO FREQUENTAZIONI.**

Trattasi di affidare mediante gara ad una Impresa operante nel settore delle ricerche di mercato, monitoraggio della qualità e statistiche la rilevazione diretta degli utenti treno per treno del Contratto Agenzia – Trenitalia, con la verifica dei passeggeri saliti e discesi per ogni stazione.

A tal proposito potrebbero essere utilizzate due metodologie: la prima consiste nell'utilizzare appositi incaricati in viaggio su ogni treno, almeno nel numero di uno ogni tre carrozze; la seconda consiste nel posizionare un numero congruo di incaricati in ogni stazione per contare i saliti e discesi da ogni treno.

Se la prima metodologia potrebbe essere molto dispendiosa per il numero di incaricati da far viaggiare, per la seconda metodologia si preventiva una spesa pari a ca 80.000 euro per anno, per monitorare tutti i treni in una giornata di circolazione, in una fascia oraria di almeno 13 – 14 ore. In questo caso il numero di incaricati per ogni stazione sarà variabile in funzione del numero di treni con fermata contemporanea, delle dimensioni delle banchine e del numero delle vie di uscita.

Realizzando le diverse fasi del progetto nel prossimo triennio potrà essere possibile consolidare i dati di una giornata feriale ovvero monitorare la domanda soddisfatta in una giornata festiva o prefestiva.

▪ **PROGETTO MONITORAGGIO DELLA QUALITA' DEL SERVIZIO CON IL COINVOLGIMENTO DELL'UTENZA**

Consiste nella collaborazione di un numero congruo di utenti sistematici (prevalentemente abbonati), sulla tipologia dei Focus Group, che, potranno inviare via internet informazioni all'Agenzia sul loro viaggio casa/lavoro o casa/studio. Per sommi capi la realizzazione del progetto consiste in:

- predisposizione del sito internet dell'Agenzia per l'invio di informazioni standardizzate in formato predefinito;
- pubblicità, reclutamento e formazione di un numero congruo di utenti disponibili a prestare la loro collaborazione;
- analisi dei dati ricevuti.

La creazione di una banca dati alimentata in maniera organizzata e metodica potrà permettere di aprire un contraddittorio sistematico con Trenitalia al fine di migliorare la qualità del servizio offerto.

Il 2014 sarà l'anno in cui si svilupperà il progetto e se ne analizzeranno le criticità e le opportunità al fine di attuarne la fattibilità già nel corso dell'anno

2.4.3. Comunicazioni verso gli utenti

In materia di riorganizzazione della rete di vendita dei biglietti per l'utilizzo del servizio ferroviario le Imprese esercenti hanno intrapreso la progressiva/temporanea dismissione delle biglietterie aziendali, soprattutto in taluni periodi stagionali con ridotta mobilità dei viaggiatori.

Contemporaneamente è in corso la ricerca della massima omogeneità nella copertura del territorio con rivendite esterne (esercizi commerciali) e/o emettitrici automatiche, fatta salva la vendita dei titoli di viaggio on line.

Inoltre si sta prevedendo la chiusura in determinate fasce orarie della giornata, finanche per le biglietterie consolidate, laddove i dati di afflusso ai servizi ferroviari lo consentono.

In questa contingenza l'Agenzia ritiene importante realizzare una specifica informazione per l'utenza, soprattutto nelle località in cui problematiche di carattere tecnico-logistico e/o scarsa consistenza di viaggiatori non consentono l'attivazione di un canale di vendita prossimo alla stazione/fermata.

Per di più gli obiettivi di spesa determinati dalla Regione per il prossimo triennio accelerano questi processi aziendali di contenimento dei salari e indurranno gli Enti regolatori a programmare la sostituzione del servizio ferroviario con un servizio autobus in taluni periodi dell'anno in cui si riduce la domanda di mobilità.

Questo richiede la necessità di esporre precise informazioni sulla dislocazione delle fermate, soprattutto per gli utenti che non viaggiano in materia sistematica e per gli utenti che si spostano per turismo.

Pertanto i Contratti di Servizio vigenti con le Imprese esercenti non propongono alcuna innovazione in materia di comunicazione verso l'utenza.

Pertanto il progetto dell'Agenzia prevede di predisporre ed avviare un progetto di informazione che sostanzialmente preveda le seguenti tre tipologie di informazione:

- 1 Dislocazione delle fermate degli autobus sostitutivi rispetto alle banchine delle stazioni;
- 2 Dislocazione dei punti di acquisto di biglietti ferroviari rispetto alle banchine delle stazioni;
- 3 Norme di comportamento da tenere da parte dei viaggiatori sprovvisti di biglietto per non incorrere nelle maggiorazioni previste per i viaggiatori privi di biglietto.

Le informazioni di cui ai precedenti punti 1. e 2. saranno disponibili sulle banchine delle stazioni/fermate sulle linee ferroviarie dei Contratti di Servizio gestiti dall'Agenzia e saranno realizzate con materiali non deteriorabili, stante la stabilità del loro contenuto; le informazioni di cui al precedente punto 3. saranno esposte sia sulle banchine sia a bordo dei treni e avranno l'obiettivo di orientare i comportamenti degli utenti.

2.4.4. La promozione del trasporto pubblico

Nel corso degli ultimi esercizi l'Agenzia ha promosso e realizzato interventi di potenziamento del servizio di Trasporto pubblico integrando le funzioni di miglioramento degli interventi con una caratterizzazione del servizio che ne evidenzia le finalità e ne favorisca la riconoscibilità.

Con finalità diverse si sono sviluppate le iniziative di comunicazione degli orari dei servizi ferroviari che, oltre alla mera indicazione degli orari, sviluppano messaggi di comunicazione rivolti alla conoscenza degli interventi infrastrutturali, ed alle loro conseguenze sui servizi ai passeggeri.

Gli orari ferroviari e gli orari integrati ferrovia e linea automobilistica predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori sulle stesse relazioni.

In questo ambito l'Agenzia ha sviluppato le proposte di intervento finanziando i servizi ma anche contribuendo alla realizzazione delle specifiche campagne di comunicazione.

Continuerà nel 2014 l'attività di comunicazione rivolta ai cittadini con la distribuzione di orari tascabili personalizzati per stazione ferroviaria e per centro urbano come consueta attività dell'Agenzia.

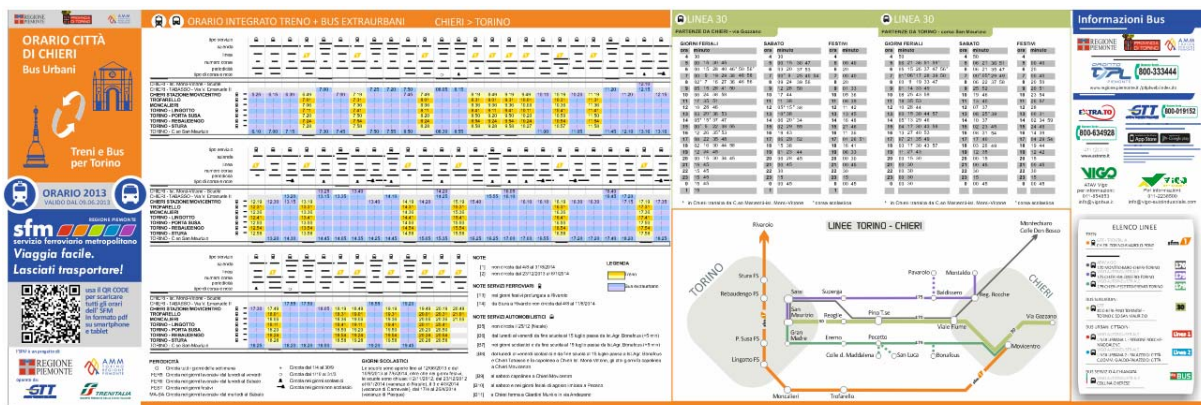


Figura 21 – Orario tascabile personalizzato - Chieri

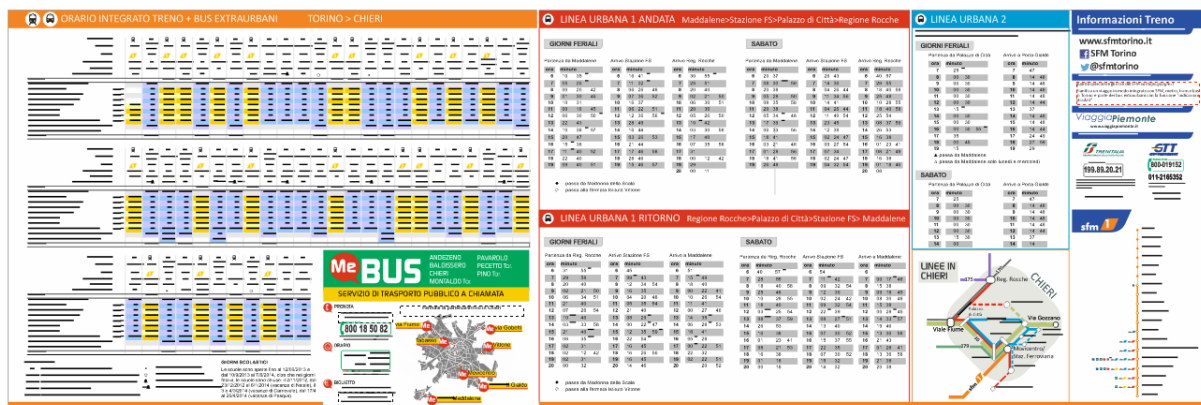


Figura 22 – Orario tascabile personalizzato - Chieri

Sito internet del SFM.

Nel 2014 proseguirà l'arricchimento del sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) contenente tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Parallela e sarà implementata e ampliata la sezione di FAQ.

Figura 23 - Home Page del sito SFM a giugno 2013

Attività sui social network (Facebook e Twitter).

Proseguirà nel 2014 la comunicazione con la clientela attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio.

I social network vengono stati utilizzati anche per promuovere l'utilizzo del SFM in occasione di particolari eventi (Carnevale di Ivrea, Salone del Libro, Giro d'Italia, ecc.).

Inserimento del SFM in Google Maps

Con la collaborazione di 5T, gli orari del SFM vengono elaborati e inseriti sul database di Google Transit. Ottenuta l'approvazione da parte di Google gli orari e i tracciati delle linee sfm sono visibili e consultabili da pc, tablet e cellulari sulle mappe di Google (dove erano già presenti i dati dei servizi urbani di Torino). È così possibile visualizzare itinerari di viaggio con il trasporto pubblico nell'area metropolitana in modo integrato. Tale attività proseguirà anche nel 2014.

2.5. La strategia degli investimenti

2.5.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia

In relazione alle funzioni conferite, l'Agenzia è l'organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2013, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e di buona parte delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia ha proseguito l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche sugli impianti precedentemente autorizzati. Sono attualmente in corso le attività di verifica e collaudo propedeutiche all'apertura al pubblico esercizio dei binari n. 1 e 2 della nuova Stazione di Porta Susa.

Nel corso del 2013 si è avviato, d'intesa con il Comune di Torino, un percorso di revisione delle competenze dell'Agenzia riguardanti la metropolitana che ha visto già la delega della gestione finanziaria delle compensazioni per obblighi di servizio e di cui si dà atto nel bilancio.

2.5.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale.

Il programma di investimenti, in particolare, sarà finalizzato a:

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

In particolare, con D.G.R. n.26-2822 del 07/11/2011 e D.D. n.307 del 15/12/2011, la Regione Piemonte ha assegnato all'Agenzia contributi complessivi pari a Euro 27.827.632,36 a favore delle Società concessionarie dei Servizi di TPL per il rinnovo degli autobus Euro 0 o pre-Euro utilizzati per il servizio: nel corso del 2013, in ottemperanza con gli indirizzi degli atti richiamati e in analogia con quanto effettuato in occasione dei precedenti Piani Investimenti, l'Agenzia prosegue con l'effettuazione delle verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

Nel corso del 2014 si completerà il piano di rinnovo del materiale rotabile automobilistico avviato dalla Regione con la deliberazione dgr30-2362 del 22/7/2011

Ad oggi non sono previsti ulteriori programmi di finanziamento, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione, per il finanziamento di autobus elettrici, i cui esiti si conosceranno nel corso del 2014.

2.5.3. Rinnovo del materiale rotabile ferroviario. Lo stato degli investimenti e le prospettive.

Premesso che sia Trenitalia sia gli Enti regolatori Regione ed Agenzia condividono l'esigenza di rinnovare il materiale rotabile in esercizio in Piemonte al fine di assicurare un livello sempre maggiore di qualità dei servizi, il Contratto di Servizio ferroviario del 2011 con Trenitalia ha previsto anche la realizzazione di un piano di investimenti progressivo per l'acquisizione di nuovi rotabili, con partecipazione economica regionale, e per l'ammodernamento di parte del materiale in esercizio.

L'Allegato 9 al Contratto di Servizio illustra il Piano di rinnovo con evidenza delle scadenze concordate per:

- a) la caratterizzazione cromatica di 80 carrozze Media Distanza per i "treni regionali veloci" fra Torino e Milano;
- b) l'immissione di 30 vetture Pilota NCDP per i servizi di navetta;
- c) Il revamping di 246 carrozze monopiano;
- d) l'immissione di 15 elettrotreni per i servizi metropolitani;
- e) l'immissione di 8 complessi di automotrici ad alimentazione termica (gasolio) per le linee non elettrificate.

Allo stato Trenitalia ha comunicato di aver completato il piano di interventi di cui alla precedente lettera a), di aver ultimato gli interventi di revamping, di cui alla precedente lettera c), per 17 carrozze monopiano nonché di aver immesso in esercizio 5 vetture Pilota, di cui alla precedente lettera b).

Tuttavia, a seguito della revisione dei programmi di esercizio per gli anni 2012 e 2013 e della sospensione del servizio ferroviario su alcune tratte regionali, con cospicua diminuzione dei corrispettivi, considerato che le risorse erogate dalla Regione pari 10,5 M€ per ciascuna annualità 2011 e 2012, a titolo di contributo per il sostenimento dei costi afferenti al piano di Investimento per il materiale rotabile, allo stato sono considerate parte integrante dei corrispettivi definiti per gli esercizi 2014 e 2015, è in corso una revisione del piano investimenti che, fra l'altro, riduce a 14 il numero degli elettrotreni da acquisire per i servizi metropolitani (lettera d) ed esclude l'immissione di nuove automotrici termiche (lettera e).

2.5.4. Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia

L'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", al fine di uniformare e perfezionare l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza, approvato con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008, destinando a tale scopo l'importo complessivo di Euro 969.880,00 utilizzando parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al Bilancio 2007 approvato dall'Assemblea in data 19/06/2008.

Con Deliberazione n.8 del 15/03/2012 il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, tenuto conto:

- delle proposte di adesione al Programma sinora ricevute dai Comuni,
- della necessità di prevedere nell'ambito del Programma in oggetto e per ognuno dei Comuni aderenti, l'allestimento di una "fermata-tipo" collocata in punti di elevata fruizione, in modo da rispondere agli scopi statuari dell'Agenzia che prevedono, tra gli altri, *"l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto"*,
- della necessità di prevedere, nell'ambito dei progetti predisposti dall'Agenzia relativi alle possibili razionalizzazioni del Servizio di Tpl di superficie afferenti al Movicentro Stura di Torino connesse con l'apertura della nuova stazione ferroviaria, la possibilità di effettuare alcuni modesti lavori di modifica della situazione esistente in modo da migliorare la funzione di nodo intermodale di interscambio del Movicentro tra i vari Sistemi di trasporto ivi afferenti,
- della necessità, nei criteri di ripartizione delle risorse, di dare priorità agli interventi di sistemazione e miglioramento dell'accessibilità rispetto a quelli di miglioramento del comfort, nonché di modulare l'entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

ha individuato, in ottemperanza con le previsioni della citata Deliberazione n. 4 del 31/10/2008, i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione provvedendo a stanziare, tra gli altri, un contributo massimo pari a Euro 103.880,00 a favore del Comune di Torino per le attività di sistemazione del Movicentro Stura.

Il quadro degli stanziamenti massimi a favore dei singoli Comuni consorziati è stato completato con la Deliberazione n.4 dell'01/03/2013 e risulta la seguente:

Comune	TOT MAX risorse assegnabili (Euro)
Baldissera Torinese	9.852,57
Carignano	17.923,06
Collegno	59.718,84
Grugliasco	40.597,83
Moncalieri	62.190,22
Orbassano	27.650,23
Pecetto Torinese	11.677,26
Pianezza	23.664,94
Pino Torinese	17.229,88
Piobesi Torinese	10.853,50
Settimo Torinese	35.265,82
Volpiano	24.858,52
Totale	341.482,67

Comune	TOT MAX risorse assegnabili
Alpignano	25.067,62
Beinasco	26.114,53
Borgaro Torinese	21.226,85
Cambiano	13.660,92
Candiolo	12.921,98
Caselle Torinese	25.983,14
Chieri	44.801,26
Druento	15.936,58
La Loggia	15.538,21
Leinì	22.797,21
Nichelino	58.485,73
Piossasco	26.122,94
Rivalta di Torino	27.154,09
Rivoli	59.296,14
San Mauro Torinese	27.311,75
Santena	18.128,16
Trofarello	18.631,64
Venaria Reale	43.613,50
Vinovo	21.725,07
TOTALE	524.517,33

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia.

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

3.1.1. Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino

L'Agenzia, tenuto conto della propria missione istituzionale, ha interesse a che sia garantita la formazione di esperti in grado di risolvere problematiche complesse e fortemente correlate con i trasporti ed il territorio.

Al fine di agevolare le scelte professionali mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro e realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro nell'ambito dei processi formativi, le Università, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera a) della legge 24.6.1997 n. 196, possono promuovere tirocini di formazione ed orientamento, presso datori di lavoro pubblici e privati, a beneficio di coloro che abbiano già assolto l'obbligo scolastico ai sensi della legge 31.12.1962, n. 1859.

Alcuni docenti delle facoltà di Ingegneria e di Architettura del Politecnico di Torino hanno chiesto la disponibilità ad attivare alcuni tirocini curriculari presso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed a tal proposito hanno chiesto la disponibilità della stessa ad ospitare gli studenti interessati. Ad oggi tale attività si è svolta accogliendo alcuni tirocinanti presso gli uffici dell'Agenzia. Qualora si manifestasse l'interesse l'Agenzia potrà rendersi disponibile a proseguire detta iniziativa anche nel prossimo futuro.

3.1.2. Soluzioni software open source

È intenzione dell'Agenzia valutare la migrazione verso software a codice aperto e soluzioni cloud che consentano di accedere alle informazioni anche da postazioni remote, garantendo anche degli standard elevati di sicurezza dei dati.

In tale ottica sarà valutata nel 2014 una migrazione per la suite di posta elettronica, contatti e calendari verso una soluzione cloud accessibile da tutti i dispositivi, anche in mobilità.

Parallelamente saranno valutate le possibili alternative per superare i limiti prestazionali delle postazioni di ufficio più obsolete.

PARTE 4. RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio di previsione finanziario è redatto in termini di competenza osservando i principi di unità, annualità, universalità ed integrità, veridicità, pareggio finanziario e pubblicità tenendo conto, come per il bilancio di previsione 2013, della necessità di prevedere il contenimento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate anche alla luce di quanto disposto dall'art. 9 del DL 95/2012 convertito con modificazioni in L. 135/2012.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 259.004.152,00.

La situazione corrente, costituita dal totale delle previsioni di competenza relative alle spese correnti (non ci sono rate di ammortamento di mutui o prestiti) pari ad € 257.831.752,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 257.974.152,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 142.400,00 con il quale si è provveduto a finanziare le spese in conto capitale (parte II Spese – Titolo II “Spese in conto capitale”).

Il bilancio di previsione è redatto nel rispetto dei principi di veridicità ed attendibilità, sostenuti dalle analisi e dai parametri di riferimento di seguito descritti.

4.1. Entrata

Criteri generali

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenzia sono considerati i seguenti principi:

- per quanto riguarda l'estensione territoriale, il perimetro dei servizi è quello individuato in sede di convenzione costitutiva

Fondo trasporti

Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura indicata nella DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 avente ad oggetto “Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'art. 11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35. Revoca della deliberazione del 6 maggio 2013, n. 25-5760 “Piano di rientro in materia di Trasporto Pubblico Locale adottato ai sensi dell'art. 11 del Decreto Legge 8 aprile 2013 n. 35” e nella DGR n. 18-6536 del 22/10/2013 avente ad oggetto “Approvazione del programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 ai sensi dell'articolo 4, comma 7, della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.”. Per il trasporto pubblico ferroviario inoltre si è fatto riferimento alle indicazioni contenute nella citata DGR n. 18-6536 DEL 22/10/2013 includenti la programmazione dell'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano. Per i conferimenti dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere, oltre che agli accordi di programma sottoscritti o in corso di sottoscrizione.

La parte entrata è ordinata gradualmente in titoli, categorie e risorse, in relazione rispettivamente alla fonte di provenienza, alla tipologia e alla specifica individuazione dell'oggetto dell'entrata.

Analisi per Titoli

TITOLO II:

Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della Regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione : € 257.961.092,00.

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo Stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL : € 7.280.388,00

Trattasi di trasferimenti erariali conseguenti all'applicazione dell'art. 9, comma IV della L. 7.12.1999, n. 472, che testualmente recita *"Al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (contratti di servizio ndr.), assicurando comunque la neutralità finanziaria per il bilancio dello Stato"*.

Si è tenuto conto altresì delle seguenti disposizioni:

- D.M. 22.12.2000, art. 2 comma II, che stabilisce: "...omissis.....sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti all'Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle Province di autonome di Trento e Bolzano ed alle regioni a statuto ordinario in base alla vigente normativa;"
- il D.P.C.M del 18 gennaio 2013 pubblicato sulla G.U. n. 58 del 9 marzo 2013 che determina, per l'anno 2011, nella misura del 52,89% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2007/436/CE, Euratom del Consiglio del 7 giugno 2007, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 3% dell'IVA dall'anno 2007 in poi;
- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita "...omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omissis.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 e B1, ed il contributo erogato con la prima rata."

La stima dell'importo è avvenuta nel modo che segue:

Importo totale IVA su servizi TPL	€	15.931.978,63
Quota UE 3%	€	- 477.959,36
Imponibile quota compartecipaz.	€	15.454.019,27
Quota compartecipazione 52,89%	€	- 8.173.630,79
Quota a carico Stato	€	7.280.388,48

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione : € 4.208.840,00

Trattasi di una partita contabile che trova per € 4.208.840,00 totale compensazione nella parte Spesa all'intervento "Trasferimenti" e riferita alle risorse assegnate all'Agenzia dalla Regione Piemonte a titolo di anticipazione degli oneri per il funzionamento del Consorzio (art. 12 comma 2 L.R. 19 luglio 2004 n. 17). All'Agenzia sono conferite le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che lo Stato ha attribuito alla competenza delle Regioni e degli Enti Locali, con la legge 15 marzo 1997, n. 59, applicata con le disposizioni della Legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. Gli oneri per il funzionamento trovano origine nelle compensazioni erariali con le quali è finanziato il fondo regionale trasporti, che surrogano la mancata assegnazione del personale all'Agenzia da parte degli Enti consorziati che le hanno conferito le funzioni.

Categoria 3°: Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate : € 242.302.270,00

L'importo della risorsa è stato stimato nel modo seguente:

FERRO	Regione Piemonte		Modalità di determinazione
	trasferimenti per ferrovie a GTT	16.506.966,73	Fonte: Dati da DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013 rielaborati dal Servizio Mobilità Ferroviaria
	trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	51.548.624,03	
	agevolazioni tariffarie portatori di handicap	154.777,65	
	trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	6.823.023,84	
	finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	1.047.146,57	
	agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	19.869,96	
GOMMA	Risorse per TPL	143.904.710,89	Fonte: DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013
	Quota IVA non ristorata dallo Stato	6.786.894,21	IVA non rimborsata dallo Stato attraverso le procedure previste dal Decreto del Ministero dell'Interno 22 dicembre 2000 in attuazione dell'art. 9, comma 4, L. 472/1999. L'importo è stato determinato su base storica prendendo a riferimento la D.D.R. n. 88
Linea 1 Metro	Risorse per Servizio	14.711.379,54	Fonte: DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013
	Quota IVA regionale	798.876,46	
	TOTALE TRASFERIMENTI REGIONALI	242.302.269,88	

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

- 1) i trasferimenti per IVA sui contratti di servizio ferroviari sono finanziati dalla Regione Piemonte per l'intero importo, in considerazione del fatto che il MEF – Dipartimento del Tesoro riconosce ad essa i contributi erariali a ripiano dell'IVA. Pertanto le previste dichiarazioni, a preventivo ed a consuntivo per l'IVA da erogare o erogata alle società, verranno effettuate al Ministero direttamente dalla Regione. L'importo complessivo ammonta ad € 6.823.023,84.
- 2) la documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 1.047.146,57 quale quota di trasferimento regionale sui contratti ferroviari Trenitalia e GTT per il finanziamento dell'Agenzia.
- 3) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma e della Linea 1 della Metropolitana di Torino ammontano complessivamente a € 166.201.861,00 come risulta dall'elaborazione dei dati contenuti nella DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013.

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti da altri Enti del settore pubblico: € 4.169.594,00

I servizi di TPL afferenti all'ambito urbano esteso di Torino, all'area metropolitana, nonché i servizi di TPL urbano di Chieri e Settimo e il servizio scolastico di Moncalieri, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali suesposti, anche da contributi integrativi provinciali e comunali nel modo che segue :

Contratti	Servizio	Importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune Moncalieri (consorziato)	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma	1.501.032,21	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 2.415.321,20 contributi regionali € <u>914.288,99</u>
	Anticipazione Iva	241.532,12		Imponibile IVA € 2.415.321,20
Comune Settimo T.se (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	184.821,51	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 426.270,37 -contributi regionali € <u>241.448,86</u>
	anticipazione IVA	42.627,04		Imponibile IVA € 426.270,37
Comune Chieri (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	235.176,68	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 531.378,88 Variazione PEA € 8.128,22 contributi regionali € <u>304.330,42</u>
	anticipazione IVA	53.950,71		Imponibile IVA € 539.507,10
Comune di Nichelino (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	499.644,26	A.d.P 24/03/2009	Corrispettivo
Comune di Grugliasco (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	378.117,48	A.d.P 27/07/2009	Corrispettivo

Contratti	Servizio	Importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune di Collegno (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA)	331.406,45	A.d.P 12/03/2012	Corrispettivo
Comune di San Mauro (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA)	48.790,93	A.d.P 26/11/2009 Atti in fase di sottoscrizione	Corrispettivo
Comune di Rivoli (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	312.742,27	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Comune di Orbassano (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	83.703,64	A.d.P 19/07/2010	Corrispettivo
Comune di Pianezza (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	31.142,00	A.d.P 29/01/2010	Corrispettivo
Comune di Venaria (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	196.585,09	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Totale trasferimenti da Comuni consorziati		4.155.598,05		
Provincia di Torino (consorziata)		12.996,00	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA)

Analisi dello stanziamento esposto a bilancio:

I comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese pongono a carico del proprio bilancio la quota per il finanziamento ex art. 26, c. 3 bis LR 1/2000 determinata solamente sulle risorse regionali (deliberazione dell'Assemblea n. 1/3 del 17 aprile 2009). L'IVA dovrebbe essere anticipata dai comuni stessi al fine di poter essere versata alle società concessionarie ancor prima che l'Erario o la Regione versino le rispettive quote di contributo a copertura dell'IVA.

L'Agenzia, dal 2007, ha proceduto all'acquisizione delle risorse economiche all'epoca non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziavano direttamente la società GTT Spa per i potenziamenti e gli sviluppi di servizio nel loro territorio, facendo afferire al proprio contratto con la società GTT Spa sia le risorse economiche sia la relativa produzione. Al momento sono stati definiti e sottoscritti specifici Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale aggiuntivi ai servizi minimi afferenti ai Comuni di Collegno, Nichelino, Grugliasco, San Mauro, Orbassano, Rivoli, Venaria e Pianezza. Pertanto si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme relative a tali Accordi, alcuni dei quali in corso di ridefinizione.

TITOLO III

Entrate extratributarie : € 13.060,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 5°: Proventi diversi: € 13.060,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a € 257.974.152,00

TITOLO IV

Entrate derivanti da alienazioni, da trasferimenti di capitale e da riscossioni di crediti

Categoria 3°: Trasferimenti di capitali dalla Regione : € 0,00

L'Agenzia non risulta al momento assegnataria di risorse per l'anno 2014 e pertanto non si procede all'iscrizione di somme in bilancio. Qualora, in relazione a futuri provvedimenti regionali, dovessero essere assegnati risorse di capitale da parte della Regione, si provvederà alla loro iscrizione in bilancio.

4.2. Uscita

La parte spesa è ordinata gradualmente in titoli, funzioni, servizi ed interventi, in relazione, rispettivamente, ai principali aggregati economici, alle funzioni dell'ente, ai singoli uffici che gestiscono un complesso di attività ed alla natura economica dei fattori produttivi nell'ambito di ciascun servizio. La parte spesa è leggibile anche per programmi dei quali è fatta analitica illustrazione in apposito quadro di sintesi del bilancio e nella prima parte della presente relazione.

I titoli della spesa del bilancio 2014 sono:

TITOLO I: € 257.831.752,00

TITOLO II: € 142.400,00

La situazione economica, prevista dall'art. 162 comma 6 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i. , presenta una differenza positiva di € 142.400,00 destinata al finanziamento delle spese in conto capitale.

Le attribuzioni per funzioni all'interno dei singoli titoli di spesa sono le seguenti:

TITOLO I

Spese correnti: **€ 257.831.752,00**

Funzione 01: Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo: € 1.037.454,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€ 157.900,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€ 1.000,00

Prestazioni di servizi	€ 60.667,00
Imposte e tasse	€ 26.600,00
Fondo di riserva	€ 791.287,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 60.667,00, sono comprese le spese per gli "Organi istituzionali" per € 46.967,00 ridotte secondo il disposto dell'art. 6 c. 3 della Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010.

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : € 256.794.298,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€ 1.093.200,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€ 20.600,00
Prestazioni di servizi	€ 250.784.098,00
Utilizzo di beni di terzi	€ 174.800,00
Trasferimenti	€ 4.647.700,00
Imposte e tasse	€ 73.900,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 250.784.798,00, rientrano:

- le previsioni di spesa pari ad € 13.446,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" ridotte secondo quanto disposto dall'art. 1 co. 5 del D.L. 31 agosto 2013 n. 101 convertito con Legge 30 ottobre 2013 n. 125 (*limite massimo: 80% della spesa sostenuta 2013, già ridotta al 20% di quella sostenuta nel 2009 ai sensi del D.L. 78/2010 convertito con Legge 122/2010*).
- le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 400,00.

Inoltre tra le spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime rientra la previsione di € 200,00 per spese per convegni, eventi e di rappresentanza.

Pertanto la spesa complessiva per convegni, eventi e di rappresentanza ammonta ad € 600,00 essendo parametrata a quanto disposto dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa sostenuta 2009*).

In relazione ai limiti imposti di spesa imposti dalla normativa vigente il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha chiarito che, qualora si faccia riferimento alla "spesa sostenuta" in un determinato esercizio, si debba intendere la somma impegnata nell'esercizio di competenza e non anche le somme erogate nel predetto esercizio, ma di pertinenza di esercizi pregressi (vedasi Circolare n. 40 del 23/12/2010).

L'analisi degli interventi del Titolo I è la seguente:

Spese per il personale: € 1.251.100,00

Come per l'esercizio 2013, non sono stati previsti aumenti contrattuali per gli anni 2014-2016 anche tenendo conto di quanto contenuto nel Disegno di Legge di Stabilità 2014 in fase di approvazione.

L'entità della spesa è stata prevista tenuto conto di quanto disposto dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (finanziaria 2007) così come modificato dall'art. 4 ter del DL. 16/2012 convertito con Legge 44 del 26 aprile 2012, che pone come limite di spesa l'ammontare dell'anno 2008.

A tal riguardo la Sezione Regionale di Controllo per il Piemonte della Corte dei Conti con delibera n. 288 del 29 agosto 2012 ha chiarito che *"La modifica apportata dal legislatore all'art. 1 comma 562 della legge finanziaria del 2007 implica che il nuovo limite sia dato dall'effettiva spesa di personale impegnata nel 2008, comprensiva, quindi, dei costi dipendenti dai rinnovi contrattuali riferiti al periodo 2004 – 2008".*

Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime: € 21.600,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

- acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo	€ 6.800,00
- per acquisto con il fondo economale	€ 3.500,00
- per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie	€ 6.100,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€ 1.000,00
- per acquisti di materie di consumo vario, manutenzione, ecc.	€ 3.000,00
- acquisti per area pianificazione e controllo	€ 1.000,00
- acquisti beni, convegni e spese di rappresentanza	€ 200,00

Prestazioni di servizi : € 250.844.765,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma, metropolitana e ferro € 250.305.200,00

b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia € 539.565,00

Il punto a) si riferisce al pagamento delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio derivanti dalla gestione dei contratti di trasporto pubblico locale.

Gli importi sono determinati, IVA compresa, nel modo seguente:

<u>TPL automobilistico e Metropolitana</u>		
Servizio TPL	€	159.069.300,00
Linea 1 Metropolitana	€	16.182.600,00
<u>TPL Ferroviario</u>		
- Contratto Trenitalia Spa e GTT	€	75.053.300,00

Il punto b) si riferisce indicativamente alle seguenti spese di funzionamento:

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali	€ 46.967,00
- per servizi nel campo legale	€ 10.000,00
- per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo	€ 250.900,00
- formazione del personale (<i>soggetta a limite</i>)	€ 6.852,00
- formazione del personale (<i>non soggetta a limite</i>)	€ 2.200,00
- per le spese generali di funzionamento, manutenzioni, servizi di pulizia e guardiana, spese telefonia, assicurazioni, spese accessorie del personale, ecc,	€ 189.300,00
- prestazioni di servizi – area istituzionale	€ 12.700,00
- acquisti di servizi con fondo economale	€ 5.000,00
- consulenze, incarichi, collaborazioni (<i>di cui € 800,00 non soggetta a limite</i>)	€ 14.246,00
- convegni, eventi, spese di rappresentanza	€ 400,00
- rimborsi a enti e privati	€ 1.000,00

Per le voci “Convegni, eventi e spese di rappresentanza si è tenuto conto delle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa sostenuta 2009*).

Per le previsioni relative alla voce “Consulenze, incarichi e collaborazioni” si rimanda a quanto dettagliatamente illustrato all'apposito paragrafo della presente relazione.

Per le previsioni relative alla voce “Formazione” si è tenuto conto del limite disposto dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 50% della spesa sostenuta 2009*), ad eccezione della spesa per la formazione obbligatoria.

Inoltre si è tenuto conto dell'obbligo di riduzione stabilito dalla sopracitata Legge n. 122/2010 in materia di spese di missione, pari al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009.

Infine nella previsione di spesa relativa all'acquisto dei buoni pasto si è tenuto conto del limite imposto dall'art. 5 comma 7 del DL 95/2012 convertito con modificazione in Legge 135 del 07/08/2012.

Utilizzo di beni di terzi : € 174.800,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utenze	€ 171.000,00
- per noleggio centro stampa	€ 1.943,00
- per licenze e varie	€ 1.857,00

Trasferimenti: € 4.647.700,00

Trattasi di trasferimenti alle imprese, a Comuni per il pagamento delle compensazioni economiche derivanti da oneri CCNL e da agevolazioni tariffarie nonché dal rimborso IVA su servizi TPL precedentemente anticipata, per la promozione del trasporto pubblico locale e di trasferimenti alla Regione Piemonte per restituzione dell'anticipazione della quota di finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate.

Gli importi sono così dettagliati:

Contratti delegati da:		
- Comune di Settimo T.se	Agevolazioni tariffarie	€ 8.600,00
- Comune di Chieri	Agevolazioni tariffarie	€ 5.298,00
- Comune di Moncalieri	Agevolazioni tariffarie	€ 15.893,00
- Comuni vari	Rimborsi per Iva anticipata	€ 343.796,00
Convenzioni e varie		65.273,00
Regione Piemonte	Restituzione finanziamento oneri funzioni delegate	€ 4.208.840,00

Imposte e tasse € 100.500,00

Trattasi essenzialmente di spesa relativa all'IRAP che l'ente è tenuta a pagare sulle retribuzioni al personale, sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali e della Tassa rifiuti e servizi.

Fondo di riserva € 791.287,00

Il fondo di riserva pari a € 791.287,00 per il 2014 (pari a circa allo 0,30785% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso può essere utilizzato, in via prioritaria per il finanziamento di maggiori servizi di trasporto pubblico locale, nei casi in cui si verificano esigenze straordinarie di bilancio o nel caso in cui le dotazioni degli interventi di spesa correnti si rivelino insufficienti, fatta salva il vincolo di destinazione previsto dall'art. 3 comma 1 lett. g) del DL 174/2012.

TITOLO II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 142.400,00

L'analisi degli interventi del Titolo II è la seguente:

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche € 142.400,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- per manutenzione straordinaria sistema OTX
dell'area pianificazione e controllo € 64.390,00
- per altri acquisti riferiti all'area pianificazione e controllo € 51.010,00
- per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale € 25.000,00
- per acquisto con fondo economale € 2.000,00

Trasferimenti di capitale € 0,00

Come già evidenziato in questa relazione a commento della parte "Entrate" l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale non risulta destinataria di risorse in conto capitale e pertanto non si procede all'iscrizione di alcuna somma in bilancio.

4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2014-2016

Entrata

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenzia si rimanda a quanto esposto al punto 1 – Entrata della presente relazione finanziaria.

Uscita

Per quanto concerne i parametri generali di funzionamento dell'Agenzia si è provveduto a tener conto di:

- adeguamento delle aliquote contributive e fiscali che incidono sul costo complessivo del personale e dei servizi;
- aggiornamento delle spese generali tenendo conto dei contratti in corso, dei contratti in essere sia per l'acquisto di beni in conto capitale che dei beni di consumo e di prestazioni di servizi. Si è inoltre recepita la necessità di contenimento delle spese di funzione a quanto strettamente necessario anche alla luce di quanto disposto dall'art. 9 del DL n. 95/2012 che impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali.
- quanto stabilito dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 in particolare in materia di riduzione del costo degli apparati politici ed amministrativi.
- quanto disposto dal DL 95/2012 convertito con modificazione in Legge 135 del 07/08/2012 sempre in materia di contenimento di spesa.
- quanto disposto dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (finanziaria 2007) così come modificato dall'art. 4 ter del DL. 16/2012 convertito con Legge 44 del 26 aprile 2012, in tema di spesa del personale
- quanto disposto dalla Legge n. 125 del 30 ottobre 2013 di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge del 31 agosto 2013 n. 101.

APPENDICE

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

DISPOSIZIONI DI LEGGE

1. APPENDICE – DISPOSIZIONI DI LEGGE CITATE NELLA PARTE I

1.1. Funzione degli Enti e organizzazione in ambiti

1.1.1. Ambito di applicazione delle disposizioni

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia

Art. 1 - Finalità e ambito di applicazione

1. Il regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2. Il regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) (1).

3. Il presente non si applica alle concessioni di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/17/CE o dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2004/18/CE.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 1- Oggetto.

1. Il decreto, in attuazione degli articoli 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

3. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione.

Art. 3 -Trasporti pubblici di interesse nazionale.

1. Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

- a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;
- b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;
- c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni;
- d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio- lunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro quarantacinque giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, provvede il Consiglio dei Ministri;
- e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari;
- f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive ed inquinanti .

Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

Art. 1 - Finalità

1. La presente legge, in applicazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400 ed in conformità della legge regionale 20 novembre 1998, n. 34 (Riordino delle funzioni e dei compiti amministrativi della Regione e degli Enti locali), disciplina il sistema di trasporto pubblico locale al fine di:

- a) promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti;
- b) incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
- c) raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione;
- d) promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente.

Art. 2 - Assetto funzionale

1. Il sistema di trasporto pubblico locale regionale risulta dall'integrazione funzionale delle reti e dei servizi così articolati:

- a) reti e servizi regionali di linea, di collegamento tra i principali centri della Regione e tra questi e gli omologhi centri delle Regioni confinanti, estesi all'intero territorio regionale e comprensivi della rete ferroviaria regionale e dei servizi su gomma ad essa complementari o sostitutivi, dei servizi aerei ed elicotteristici, nonché dei servizi lacuali del lago Maggiore;
- b) reti e servizi provinciali di linea, estesi ai bacini di traffico o alle aree omogenee e comprensivi della rete e dei servizi su gomma, funiviari e lacuali;
- c) reti e servizi urbani di linea, nell'ambito del comune o della conurbazione, estesi a comuni contermini purché sussista una stretta relazione funzionale o una sostanziale continuità di insediamento e comprensivi delle reti e dei servizi su gomma, fluviali, ed impianti fissi, nonché di tranvie e di metropolitane;
- d) servizi integrativi o sostitutivi dei servizi di linea, effettuati con modalità diverse ed estesi a territori caratterizzati da bassa densità abitativa, a domanda debole, ovvero atti a soddisfare particolari esigenze di mobilità complementare o speciale.

2. Tutte le reti ed i servizi sono progressivamente adeguati alle esigenze degli utenti con ridotta capacità motoria ed effettuati con materiale rotabile idoneo.

1.1.2. Autorità competenti

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia

Art. 2 - Definizioni

Ai fini del regolamento si intende per:

- a) «trasporto pubblico di passeggeri»: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;
- b) «autorità competente»: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;
- d) «operatore di servizio pubblico»: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;
- e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- f) «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- g) «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;
- h) «aggiudicazione diretta»: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;
- i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:
 - che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure
 - che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno;
- j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;
- k) «valore»: il valore di un servizio, di una linea, di un contratto di servizio pubblico o di un sistema di compensazioni per il trasporto pubblico di passeggeri, corrispondente alla remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente;
- l) «norma generale»: disposizione che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata posta sotto la responsabilità di un'autorità competente;
- m) «servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri»: servizi interconnessi di trasporto entro una determinata zona geografica con servizio di informazione, emissione di titoli di viaggio e orario unici.

Legge 15 marzo 1997 n. 59 - Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa**Art. 4**

1. Nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione, le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale. Al conferimento delle funzioni le regioni provvedono sentite le rappresentanze degli enti locali. Possono altresì essere ascoltati anche gli organi rappresentativi delle autonomie locali ove costituiti dalle leggi regionali.

2. Gli altri compiti e funzioni di cui all'articolo 1, comma 2, della presente legge, vengono conferiti a regioni, province, comuni ed altri enti locali con i decreti legislativi di cui all'articolo 1.

3. I conferimenti di funzioni di cui ai commi 1 e 2 avvengono nell'osservanza dei seguenti principi fondamentali:

a) il principio di sussidiarietà, con l'attribuzione della generalità dei compiti e delle funzioni amministrative ai comuni, alle province e alle comunità montane, secondo le rispettive dimensioni territoriali, associative e organizzative, con l'esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime, attribuendo le responsabilità pubbliche anche al fine di favorire l'assolvimento di funzioni e di compiti di rilevanza sociale da parte delle famiglie, associazioni e comunità, alla autorità territorialmente e funzionalmente più vicina ai cittadini interessati;

b) il principio di completezza, con la attribuzione alla regione dei compiti e delle funzioni amministrative non assegnati ai sensi della lettera a), e delle funzioni di programmazione;

c) il principio di efficienza e di economicità, anche con la soppressione delle funzioni e dei compiti divenuti superflui;

d) il principio di cooperazione tra Stato, regioni ed enti locali anche al fine di garantire un'adeguata partecipazione alle iniziative adottate nell'ambito dell'Unione europea;

e) i principi di responsabilità ed unicità dell'amministrazione, con la conseguente attribuzione ad un unico soggetto delle funzioni e dei compiti connessi, strumentali e complementari, e quello di identificabilità in capo ad un unico soggetto anche associativo della responsabilità di ciascun servizio o attività amministrativa;

f) il principio di omogeneità, tenendo conto in particolare delle funzioni già esercitate con l'attribuzione di funzioni e compiti omogenei allo stesso livello di governo;

g) il principio di adeguatezza, in relazione all'idoneità organizzativa dell'amministrazione ricevente a garantire, anche in forma associata con altri enti, l'esercizio delle funzioni;

h) il principio di differenziazione nell'allocazione delle funzioni in considerazione delle diverse caratteristiche, anche associative, demografiche, territoriali e strutturali degli enti riceventi;

i) il principio della copertura finanziaria e patrimoniale dei costi per l'esercizio delle funzioni amministrative;

l) il principio di autonomia organizzativa e regolamentare e di responsabilità degli enti locali nell'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi ad essi conferiti.

4. Con i decreti legislativi di cui all'articolo 1 il Governo provvede anche a:

a) delegare alle regioni i compiti di programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale; attribuire alle regioni il compito di definire, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, servizi i cui costi sono a carico dei bilanci regionali, prevedendo che i costi dei servizi ulteriori rispetto a quelli minimi siano a carico degli enti locali che ne programmino l'esercizio; prevedere che l'attuazione delle deleghe e l'attribuzione delle relative risorse alle regioni siano precedute da appositi accordi di programma tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le regioni medesime, sempreché gli stessi accordi siano perfezionati entro il 30 giugno 1999;

b) prevedere che le regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, regolino l'esercizio dei servizi con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, sia in concessione che nei modi di cui agli articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142, mediante contratti di servizio pubblico, che rispettino gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, che abbiano caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e che garantiscano entro il 1° gennaio 2000 il conseguimento di un rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura previa applicazione della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 ai trasporti ferroviari di interesse regionale e locale; definire le modalità per incentivare il superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto urbano e extraurbano e per introdurre regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi; definire le modalità di subentro delle regioni entro il 1° gennaio 2000 con propri autonomi contratti di servizio regionale al contratto di servizio pubblico tra Stato e Ferrovie dello Stato Spa per servizi di interesse locale e regionale;

c) ridefinire, riordinare e razionalizzare, sulla base dei principi e criteri di cui al comma 3 del presente articolo, al comma 1 dell'articolo 12 e agli articoli 14, 17 e 20, comma 5, per quanto possibile individuando momenti decisionali unitari, la disciplina relativa alle attività economiche ed industriali, in particolare per quanto riguarda il

sostegno e lo sviluppo delle imprese operanti nell'industria, nel commercio, nell'artigianato, nel comparto agroindustriale e nei servizi alla produzione; per quanto riguarda le politiche regionali, strutturali e di coesione della Unione europea, ivi compresi gli interventi nelle aree depresse del territorio nazionale, la ricerca applicata, l'innovazione tecnologica, la promozione della internazionalizzazione e della competitività delle imprese nel mercato globale e la promozione della razionalizzazione della rete commerciale anche in relazione all'obiettivo del contenimento dei prezzi e dell'efficienza della distribuzione; per quanto riguarda la cooperazione nei settori produttivi e il sostegno dell'occupazione; per quanto riguarda le attività relative alla realizzazione, all'ampliamento, alla ristrutturazione e riconversione degli impianti industriali, all'avvio degli impianti medesimi e alla creazione, ristrutturazione e valorizzazione di aree industriali ecologicamente attrezzate, con particolare riguardo alle dotazioni ed impianti di tutela dell'ambiente, della sicurezza e della salute pubblica.

4-bis. Gli schemi di decreto legislativo di cui al comma 4 sono trasmessi alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'acquisizione del parere delle Commissioni competenti per materia, che si esprimono entro trenta giorni dalla data di assegnazione degli stessi. Decorso il termine senza che il parere sia espresso, il Governo ha facoltà di adottare i decreti legislativi.

5. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e del principio di sussidiarietà di cui al comma 3, lettera a) e del principio di efficienza e di economicità di cui alla lettera c) del medesimo comma, del presente articolo, ciascuna regione adotta, entro sei mesi dall'emanazione di ciascun decreto legislativo, la legge di puntuale individuazione delle funzioni trasferite o delegate agli enti locali e di quelle mantenute in capo alla regione stessa. Qualora la regione non provveda entro il termine indicato, il Governo è delegato ad emanare, entro il 31 marzo 1999, sentite le regioni inadempienti, uno o più decreti legislativi di ripartizione di funzioni tra regione ed enti locali le cui disposizioni si applicano fino alla data di entrata in vigore della legge regionale.

Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 - Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59

Art. 105 - Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali

5. In materia di trasporto pubblico locale, le regioni e gli enti locali conservano le funzioni ad essi conferite o delegate dagli articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 2 - Definizioni.

1. Ai sensi del presente decreto, per legge n. 59 si intende la legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificata dalla legge 15 maggio 1997, n. 127.

2. Ai fini del presente decreto, per conferimento si intende il trasferimento, la delega o l'attribuzione di funzioni e compiti; per enti locali si intendono le province, i comuni, le comunità montane e gli altri enti locali; per servizio di trasporto pubblico locale lagunare si intende il trasporto pubblico locale effettuato con unità che navigano esclusivamente nelle acque protette della laguna di Venezia.

Art. 3 - Trasporti pubblici di interesse nazionale

1. Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

- a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;
- b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;
- c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni;
- d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio lunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro quarantacinque giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, provvede il Consiglio dei Ministri;

- e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari;
- f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive ed inquinanti.

Art. 4 - Competenze dello Stato nel trasporto pubblico regionale e locale.

1. Nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, sono di competenza dello Stato esclusivamente:

- a) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;
- b) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 dello stesso decreto n. 753;
- c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

Art. 5 - Conferimento a regioni ed enti locali.

1. Sono conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli articoli 6 e seguenti, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall'articolo 4 del presente decreto.

Art. 12 - Attuazione dei conferimenti.

1. All'attuazione dei conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse alle regioni si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 59, previo accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione interessata, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge n. 59.

2. L'accordo di programma, di cui al comma 1, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

Art. 6 - Delega alle regioni.

1. Sono delegati alle regioni i compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 14, non già compresi nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione.

2. Sono, altresì, delegati alle regioni i compiti programmatici e amministrativi e le funzioni di cui agli articoli 8 e 9, in conformità a quanto disposto dall'articolo 4, comma 4, lettera b), della legge n. 59 del 1997 e dall'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nonché i compiti e le funzioni di cui all'articolo 10.

Art. 7 - Trasferimento agli enti locali.

1. Le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.

2. I conferimenti delle funzioni e dei compiti di cui al comma 1 sono attuati tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti, nonché nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge n. 59, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, nonché di copertura finanziaria, con esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le regioni adottano la legge di puntuale individuazione delle funzioni, trasferite o delegate agli enti locali in conformità ai principi stabiliti dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 59. Se la regione non provvede entro il termine indicato, il governo adotta le misure di cui all'articolo 4, comma 5, ultimo periodo, della legge n. 59.

4. Gli enti locali, oltre ai compiti e alle funzioni loro conferite a norma del comma 1, svolgono nei servizi pubblici di trasporto locale le funzioni e i compiti non mantenuti allo Stato, a norma degli articoli 3 e 4, o alle regioni, a norma degli articoli 8, 9, 10 e 11, secondo i principi e le competenze rispettivamente previsti dagli articoli 3, 9, 14 e 29 della legge 8 giugno 1990, n. 142, sull'ordinamento delle autonomie locali, nonché in conformità ai principi della legge n. 59 e alle disposizioni del presente decreto. Sono, in particolare, conferiti agli enti locali i compiti amministrativi e le funzioni nei settori del trasporto lagunare e lacuale.

Decreto Legge 13 agosto 2011 , n. 138 - Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo.

Art. 3-bis - Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali

1-bis. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 8 - Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a.

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:
 - a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;
 - b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.
2. Le funzioni e i compiti di cui al comma 1 sono conferiti:
 - a) entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione di cui all'articolo 2 della citata legge n. 662 del 1996 e comunque non oltre il 1° gennaio 2000, per le gestioni commissariali governative di cui al comma 1, lettera a);
 - b) a partire dal 1° gennaio 1998, e comunque entro il 1° gennaio 2000, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b).
3. Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'articolo 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.
4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 12 sono, rispettivamente, perfezionati ed adottati entro il 30 ottobre 1999. Detti accordi definiranno, in particolare, il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. Tali beni sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile. A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa fatto salvo il caso di dismissione o sdemanializzazione da parte delle regioni. I beni di cui all'articolo 3, commi 7, 8 e 9, della legge n. 385/1990 sono trasferiti alle regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative. Gli accordi di programma definiscono altresì l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello di tutti i servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.
- 4-bis. La gestione delle reti e dell'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia è regolata dalle norme di separazione contabile o costituzione di imprese separate di cui al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I gestori delle reti per i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per gli standard e le norme di sicurezza si adeguano al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CEE, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146.
- 4-ter. Le regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 4, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni.

5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano, trascorso il periodo transitorio previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, con le procedure di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19, alle imprese ferroviarie che abbiano i requisiti di legge. Dette imprese hanno accesso alla rete ferroviaria nazionale con le modalità fissate dal regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1° gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura. Le regioni forniscono al Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, tutte le informazioni relative all'esercizio delle funzioni a loro delegate. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in base alle predette informazioni e a quelle che acquisirà direttamente, relaziona annualmente alla Conferenza Stato-regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità.

6. Con successivi provvedimenti legislativi si provvede alla copertura dei disavanzi maturati alla data del conferimento di cui al presente articolo, ivi compresi gli oneri per il trattamento di fine rapporto, al netto degli interventi già disposti ai sensi della legge 30 maggio 1995, n. 204, e delle successive analoghe disposizioni.

6-bis. Lo Stato e le regioni possono concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.

Art. 9 -Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.

1. Con decorrenza 1° giugno 1999 sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale.

2. Per i servizi di cui al comma 1, che ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale, le regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a. e stipulano, entro il 30 settembre 1999, i relativi contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19. Detti contratti di servizio entrano in vigore il 1° ottobre 1999. Trascorso il periodo transitorio di cui all'articolo 18, comma 4, le regioni affidano i predetti servizi con le procedure di cui al medesimo articolo 18, comma 2, lettera a).

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di regolare i rapporti con le Ferrovie dello Stato S.p.a., fino alla data di attuazione delle deleghe alle regioni, provvede:

- a) a rinnovare fino al 30 settembre 1999 il contratto di servizio tra la società stessa ed il Ministero dei trasporti e della navigazione;
- b) ad acquisire, sui contenuti di tale rinnovo, l'intesa delle regioni, che possono integrare il predetto contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato;
- c) a stipulare con le regioni gli accordi di programma di cui all'articolo 12.

Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 - Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini (cd. spending review)

Art. 19 - Funzioni fondamentali dei comuni e modalità di esercizio associato di funzioni e servizi comunali - In vigore dal 1 gennaio 2013

1. All'articolo 14 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 27 è sostituito dal seguente:

«27. Ferme restando le funzioni di programmazione e di coordinamento delle regioni, loro spettanti nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, e le funzioni esercitate ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione, sono funzioni fondamentali dei comuni, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione:

...

b) organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale;

....»;

b) il comma 28 è sostituito dal seguente:

«28. I comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti, ovvero fino a 3.000 abitanti se appartengono o sono appartenuti a comunità montane, esclusi i comuni il cui territorio coincide integralmente con quello di una o di più

isole e il comune di Campione d'Italia, esercitano obbligatoriamente in forma associata, mediante unione di comuni o convenzione, le funzioni fondamentali dei comuni di cui al comma 27, ad esclusione della lettera l). Se l'esercizio di tali funzioni è legato alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, i comuni le esercitano obbligatoriamente in forma associata secondo le modalità stabilite dal presente articolo, fermo restando che tali funzioni comprendono la realizzazione e la gestione di infrastrutture tecnologiche, rete dati, fonia, apparati, di banche dati, di applicativi software, l'approvvigionamento di licenze per il software, la formazione informatica e la consulenza nel settore dell'informatica.»;

c) dopo il comma 28 è aggiunto il seguente:

«28-bis. Per le unioni di cui al comma 28 si applica l'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni. Ai comuni con popolazione fino a 1.000 abitanti si applica quanto previsto al comma 17, lettera a), dell'articolo 16 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148.»;

d) il comma 30 è sostituito dal seguente:

«30. La regione, nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, individua, previa concertazione con i comuni interessati nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali, la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni delle funzioni fondamentali di cui al comma 28, secondo i principi di efficacia, economicità, di efficienza e di riduzione delle spese, secondo le forme associative previste dal comma 28. Nell'ambito della normativa regionale, i comuni avviano l'esercizio delle funzioni fondamentali in forma associata entro il termine indicato dalla stessa normativa»;

e) il comma 31 è sostituito dai seguenti:

«31. Il limite demografico minimo delle unioni di cui al presente articolo è fissato in 10.000 abitanti, salvo diverso limite demografico individuato dalla regione entro i tre mesi antecedenti il primo termine di esercizio associato obbligatorio delle funzioni fondamentali, ai sensi del comma 31-ter.

31-bis. Le convenzioni di cui al comma 28 hanno durata almeno triennale e alle medesime si applica, in quanto compatibile, l'articolo 30 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Ove alla scadenza del predetto periodo, non sia comprovato, da parte dei comuni aderenti, il conseguimento di significativi livelli di efficacia ed efficienza nella gestione, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dell'interno, da adottare entro sei mesi, sentita la Conferenza Stato-Città e autonomie locali, i comuni interessati sono obbligati ad esercitare le funzioni fondamentali esclusivamente mediante unione di comuni.

31-ter. I comuni interessati assicurano l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo:

a) entro il 1° gennaio 2013 con riguardo ad almeno tre delle funzioni fondamentali di cui al comma 28;

b) entro il 1° gennaio 2014 con riguardo alle restanti funzioni fondamentali di cui al comma 28.

31-quater. In caso di decorso dei termini di cui al comma 31-ter, il prefetto assegna agli enti inadempienti un termine perentorio entro il quale provvedere. Decorso inutilmente detto termine, trova applicazione l'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131. ».

Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

Art. 4 - Funzioni e compiti amministrativi della Regione. Strumenti di programmazione

1. La Regione esercita le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale:

a) indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto;

b) programmazione della rete e dei servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a);

c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore.

Art. 5 - Funzioni e compiti amministrativi delle province

1. Sono trasferiti alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati nell'articolo 4, relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) per i servizi di propria competenza.

2. Sono delegate alle province le seguenti funzioni e compiti:

- a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di granturismo e transfrontalieri;
- b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;
- c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;
- d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;
- e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;
- f) la definizione, sulla base di parametri socio-economici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedere nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio con veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del d.lgs. 285/1992;
- g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

Art. 6 - Funzioni e compiti amministrativi delle comunità montane. Aree a domanda debole

1. Le comunità montane, ovvero i comuni interessati in associazione tra loro, organizzano ed amministrano, nelle aree a domanda debole individuate dalle province, i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d), anche ai sensi dell'articolo 5, comma settimo, del d.p.r. 753/1980.

Art. 7 - Funzioni e compiti amministrativi dei comuni

1. Sono attribuite ai comuni le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati negli articoli 4 e 5 relativi alle reti ed ai servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del d.p.r. 753/1980 per i servizi di propria competenza.

Art. 8 - Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale

1. Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, entro nove mesi dall'entrata in vigore della presente legge, aderendovi, la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale.

1 bis. L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge, assume forma di consorzio e la denominazione di "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale.

2. Il consorzio, fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis, 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 di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano.

1.2. Concorrenza ed affidamenti

1.2.1. *Organizzazione e finanziamento dei servizi*

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 14 - Programmazione dei trasporti locali.

1. La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. 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 e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'articolo 16, comma 3, e dell'articolo 18, comma 3-bis, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

6. Ad integrazione dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Art. 15 - Programmazione degli investimenti.

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 14, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

- a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
- c) i soggetti coinvolti e loro compiti;
- d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;
- e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 9 della legge n. 59, sull'attuazione degli accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

2-bis. Per soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere di cui al comma 2 sono da intendersi le province, i comuni e le comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, che partecipano alla realizzazione dell'opera con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento.

2-ter. Le risorse necessarie all'attuazione degli accordi di programma di cui al comma 2 sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione alle singole regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in favore delle regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma di cui al comma 2, secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere.

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.A. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

Decreto Legge 13 agosto 2011 , n. 138 - Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo.

Art. 3-bis - Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali

1. 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, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un

organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

1-bis. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 16 - Servizi minimi.

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.

Art. 18 - Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali. Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

1-bis. I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo decreto legislativo n. 188 del 2003.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione, terminato il periodo transitorio previsto dal presente decreto o dalle singole leggi regionali, delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale esclusione non si applica alle imprese ferroviarie affidatarie di servizi pubblici relativamente all'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto servizi già forniti dalle stesse. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica;

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

f) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481;

g-bis) relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario, la definizione di meccanismi certi e trasparenti di aggiornamento annuale delle tariffe in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, che tenga conto del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui all'articolo 19, comma 5, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).

Art. 20 - Norme finanziarie.

1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

2. [Sono trasferite alle regioni le risorse relative all'espletamento delle funzioni ad esse delegate, fatto salvo quanto disposto dall'articolo 8, comma 4, nei modi e nei tempi indicati nei successivi commi, ad esclusione di quelle relative all'espletamento delle competenze di cui all'articolo 21, commi 1 e 2. Il trasferimento di risorse dovrà, in particolare, garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore].

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 1° gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera a).

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 1° giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2004 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 9 della legge n. 59.

7-bis. I criteri di ripartizione dei fondi di cui al comma 7 sono rideterminati anche sulla base del volume dei passeggeri trasportati e, per i servizi di cui all'articolo 8, dei risultati del monitoraggio ivi previsto.

Decreto Legge 13 agosto 2011 , n. 138 - Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo.

Art. 3 bis - Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali

4. Fatti salvi i finanziamenti ai progetti relativi ai servizi pubblici locali di rilevanza economica cofinanziati con fondi europei, i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione sono prioritariamente attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente abbia verificato l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa.

Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 - Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini (cd. spending review) - con modifiche apportate dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 228 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)

Art. 16 Bis - Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale

1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è stabilita, entro il 31 gennaio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, in misura tale da assicurare, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato della somma, per ciascuno dei suddetti anni, delle seguenti risorse:

a) 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014, 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015;

b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finanziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;

c) risorse derivanti dallo stanziamento iscritto nel fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, ivi comprese quelle di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1 sono abrogati:

a) il comma 12 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549;

b) i commi da 295 a 299 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni;

c) il comma 3 dell'articolo 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni;

d) il comma 3 dell'articolo 30 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

3. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei tenitori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;

b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;

e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

4. Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo di cui al comma 1, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti, prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri e delle modalità previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3, previa adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 da parte delle regioni a statuto ordinario.

6. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 5, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 60 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma 1. Le risorse ripartite sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi a seguito dei risultati delle verifiche di cui al comma 3, lettera e), effettuate attraverso gli strumenti di monitoraggio. La relativa erogazione a favore delle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

8. Le risorse di cui al comma 1 non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, il monitoraggio sui costi e sulle modalità complessive di erogazione del servizio in ciascuna regione è svolto dall'Osservatorio di cui al comma 7 del presente articolo, in conformità alle disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3.

9. La regione non può avere completo accesso al Fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di squilibrio economico:

- a) le modalità di redazione del piano di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;
- b) la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;
- c) le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta.

Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

Art. 3 - Assetto quantitativo e qualitativo

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono definiti tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 16 del d.lgs. 422/1997.

1 bis. I servizi minimi di cui al comma 1 devono assicurare in particolare, compatibilmente con le disponibilità del bilancio regionale:

- a) l'integrazione fra le reti di trasporto alle diverse scale territoriali e fra i differenti modi di trasporto;
- b) il pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) la fruibilità da parte degli utenti dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) le esigenze di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento acustico ed atmosferico;
- e) la necessità di trasporto delle persone con disabilità.

2. L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche in relazione alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio, agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico, alle aree a domanda debole, nonché al valore obiettivo di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi.

3. Gli enti locali possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei rispettivi bilanci.

4. I parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, per ogni tipologia di servizio di cui all'articolo 2, sono definiti nelle rispettive carte dei servizi, parte integrante dei programmi triennali dei servizi e dei contratti di servizio di cui all'articolo 10.

5. L'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi è oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte degli enti a cui è demandata l'amministrazione del servizio.

6. Gli enti locali possono autorizzare servizi di trasporto esercitati da terzi in regime di concorrenza, purché in possesso dei requisiti di cui al decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448 (Regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 562 del 12 novembre 1974 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali). Tali servizi sono esenti da obblighi tariffari ed esercitati senza sovvenzioni da parte degli enti locali competenti per l'autorizzazione. Le autorizzazioni sono revocabili in qualsiasi momento senza obbligo di indennizzo.

Art. 16 - Fondo regionale trasporti

1. Le risorse finanziarie relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al d.lgs. 422/1997, trasferite dallo Stato al momento del conferimento delle funzioni, confluiscono annualmente in un apposito capitolo del bilancio regionale, denominato Fondo regionale trasporti.

2. Il fondo regionale trasporti, oltre che dalle risorse di cui al comma 1, è alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare è determinato con legge di bilancio.

3. Il fondo regionale trasporti fa fronte agli oneri derivanti dagli accordi di programma di cui all'articolo 9 ed ai contratti di servizio di cui all'articolo 10.

4. Il fondo regionale trasporti è articolato in sei parti destinate rispettivamente a far fronte:

- a) agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi su ferro;

- b) agli oneri relativi agli investimenti sulla rete regionale, comprensiva degli impianti fissi e delle infrastrutture sia della rete ferroviaria sia della rete di trasporto pubblico locale;
 - c) agli oneri relativi agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali;
 - d) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2;
 - e) agli oneri relativi ai servizi minimi;
 - f) agli oneri relativi al funzionamento delle attività dell'osservatorio regionale della mobilità.
5. Una quota delle risorse di cui al comma 4, lettera c), alimenta i fondi di cui all'articolo 17, commi 3, 4 e 5.
6. La Giunta regionale con apposito provvedimento stabilisce i vincoli e le forme di garanzia a carico degli enti e delle aziende beneficiari dei contributi in conto capitale.

Altre disposizioni di legge in materia finanziaria

Risorse dell' Ex Fondo nazionale trasporti + ex Fondo perequativo alimentato ora con quote IRAP (Articolo 3, comma 1, della Legge n.549/1995, D.lgs n. 56/2000 articoli 13, c. 1, 2 ,3)

Risorse della Legge Finanziaria 2008 (Legge n.244/2007, commi 295 e ss)Risorse del Fondo per il trasporto pubblico locale, anche ferroviario (articolo 21, comma 3, del D.L. n.98/2011 e successivi rifinanziamenti).

Salvezza per le risorse destinate al TPL dai tagli alle Regioni operati dall'articolo 16 del D.L. n.95/2011.

Legge n.211/92 "Investimenti nel trasporto rapido di massa"

Legge n.194/98 e successivi rifinanziamenti "Acquisto e sostituzione di autobus"

Leggi finanziarie 2007(art. 1, c 1031 e ss) e 2008 (art. 1 c. 306) "Fondo pendolari per acquisto e sostituzione di autobus".

1.2.2. Disciplina degli affidamenti

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia**Art. 5 - Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico**

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione.

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le decisioni adottate a norma dei paragrafi da 2 a 6 possano essere verificate con efficacia e rapidità, su richiesta di qualsiasi persona che sia o fosse interessata a ottenere un contratto particolare e che sia stata o rischi di essere danneggiata da una presunta infrazione, motivata dal fatto che tali decisioni hanno violato il diritto comunitario o le leggi nazionali che applicano tale diritto.

Qualora gli organismi responsabili delle procedure di verifica non abbiano carattere giurisdizionale dovranno sempre motivare per iscritto le loro decisioni. In tal caso, occorre inoltre predisporre procedure per garantire che le misure presunte illegali adottate dall'organismo di verifica o qualsiasi presunta carenza nell'esercizio dei poteri conferitigli possano essere oggetto di un sindacato giurisdizionale o di un controllo da parte di un altro organismo, che sia una giurisdizione ai sensi dell'articolo 234 del trattato e sia indipendente tanto dall'amministrazione aggiudicatrice quanto dall'organismo di controllo.

Art. 7 – Pubblicazione

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

2. Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
- b) tipo di aggiudicazione previsto;
- c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara. Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5.

3. In caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia di cui all'articolo 5, paragrafo 6, l'autorità competente rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:

- a) nome dell'ente aggiudicatore, suo assetto proprietario e, ove opportuno, nome della parte o delle parti che esercitano il controllo legale;
- b) durata del contratto di servizio pubblico;
- c) descrizione dei servizi di trasporto di passeggeri da effettuare;
- d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;
- e) obiettivi di qualità, come puntualità e affidabilità, e premi e penalità applicabili;
- f) condizioni relative a beni essenziali.

4. Quando è richiesto da una parte interessata l'autorità competente le trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

Comunicazione interpretativa della Commissione sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico-privati istituzionalizzati (PPPI) – gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea C91/4 del 12/4/2008.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 17 - Obblighi di servizio pubblico.

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia

Art. 61 - Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale

1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all' articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all' articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all' articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Decreto legge 1 luglio 2009, n. 78 - Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali.

Art. 4-bis - Disposizioni in materia di trasporto pubblico

1. Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all' articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all' articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all' articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 - Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese - convertito in Legge 17 dicembre 2012, n. 221 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese

Art. 34-octies - Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale

1. Le disposizioni del presente articolo disciplinano l'affidamento e la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nel rispetto dei principi di concorrenza, di economicità e di efficienza.

2. Le disposizioni contenute nel presente articolo si applicano a tutti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica. Esclusivamente per i servizi automobilistici integrativi e sostitutivi di cui al comma 3 sono fatte salve le disposizioni del regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, nonché le normative regionali in materia.

3. Le disposizioni contenute nel presente articolo non si applicano ai seguenti servizi automobilistici:

a) «servizi sostitutivi» dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;

b) «servizi integrativi» dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.

4. Ai sensi dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano, entro il termine del 30 giugno 2013, lo svolgimento dei servizi automobilistici di cui al comma 1 in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale già individuati da ciascuna regione in attuazione dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. La dimensione dei bacini territoriali ottimali deve essere non inferiore a quella del territorio provinciale e non superiore a quella del territorio regionale. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

5. A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici di cui al comma 1, così come organizzati ai sensi del comma 4, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità. Decorso inutilmente il termine anzidetto, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

6. Al fine di promuovere l'assetto concorrenziale e l'efficienza dei servizi, il bando di gara o la lettera di invito relativi alle procedure di cui al comma 5:

a) assicura che i corrispettivi posti a base d'asta siano quantificati secondo il criterio dei costi standard dei servizi automobilistici di tipologia analoga, determinato da ciascuna Regione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

b) prevede che la valutazione delle offerte sia effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;

c) assicura che i criteri di valutazione delle offerte basati su qualità e quantità dei servizi resi e sui progetti di integrazione con la rete dei servizi minimi esistenti prevalgano sui criteri riferiti al prezzo unitario dei servizi;

d) indica i criteri per il passaggio dei dipendenti ai nuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dei livelli occupazionali e dei livelli salariali medi annui relativi alla precedente gestione.

7. Al fine di promuovere e sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano destinano le economie di gara eventualmente ottenute al trasporto pubblico regionale e locale automobilistico, privilegiando:

a) gli investimenti nell'acquisto di autobus appartenenti alla classe III o alla classe B, così come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 23 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2004;

b) l'incremento quantitativo dei servizi minimi automobilistici a domanda elevata;

c) l'adeguamento inflattivo contrattualmente previsto dei corrispettivi di esercizio;

d) il cofinanziamento regionale ai rinnovi del contratto collettivo nazionale relativo al settore del trasporto pubblico regionale e locale.

Art. 34 - Misure urgenti per le attività produttive, le infrastrutture e i trasporti, i servizi pubblici locali, la valorizzazione dei beni culturali ed i comuni

20. Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che da conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

21. Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20.

Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.

Decreto Legge 13 agosto 2011 , n. 138 - Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo.

Art. 3-bis - Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali

2. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

3. A decorrere dal 2013, l'applicazione di procedura di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di regioni, province e comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. A tal fine, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell'ambito dei compiti di tutela e promozione della concorrenza nelle regioni e negli enti locali, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze gli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.

5. Le società affidatarie in house sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite dal decreto ministeriale previsto dall'articolo 18, comma 2-bis, del decreto- legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni. L'ente locale o l'ente di governo locale dell'ambito o del bacino vigila sull'osservanza da parte delle società di cui al periodo precedente dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno.

6. Le società affidatarie in house sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni. Le medesime società adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché delle disposizioni che stabiliscono a carico degli enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitarie e per le consulenze anche degli amministratori.

Trattato funzionamento Unione Europea

Art. 106 (ex articolo 86 del TCE)

1. Gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono diritti speciali o esclusivi, alcuna misura contraria alle norme dei trattati, specialmente a quelle contemplati dagli articoli 18 e da 101 a 109 inclusi.

2. Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione.

Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422**Art. 11 - Procedure concorsuali**

1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. La Regione stipula i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario di cui all'articolo 10, comma 2 bis, della presente legge con i soggetti aggiudicatari esclusivamente a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica, effettuate con modalità idonee a favorire il superamento degli assetti monopolistici e ad introdurre meccanismi di concorrenzialità, conformemente a quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada.

2. Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), secondo le procedure previste dall'articolo 12, comma 2, e dall'articolo 13, limitatamente ai casi contemplati, del d.lgs. 158/1995, nonchè secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni.

2 bis. In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare di cui al comma 2 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica, o a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende alle società controllate o collegate, alle loro controllanti, nonchè alle società controllate o collegate con queste ultime. Sono parimenti esclusi i gestori delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto.

2 ter. Il divieto di cui al comma 2 bis si applica a decorrere dalla scadenza del periodo transitorio di cui all'articolo 21, comma 1, salvo nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto i servizi specifici precedentemente forniti dalle società partecipanti alla gara stessa.

2 quater. La Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b).

3. In caso di subentro di un'impresa al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo, di risoluzione contrattuale. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per i periodi di cui all'articolo 16. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.

4. Il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), con applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro. Tale disposizione non si applica ai servizi gestiti con mezzi alternativi a quelli di linea di cui all'articolo 14, comma 4, del d.lgs. 422/1997.

5. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dell'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio.

1.2.3. Disciplina del periodo transitorio

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia

Art. 8 - Transizione

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o

2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale:

- a) prima del 26 luglio 2000, in base a un'equa procedura di gara;
- b) prima del 26 luglio 2000, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara;
- c) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009, in base a un'equa procedura di gara;
- d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di 30 anni. I contratti di cui alla lettera d) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, nella seconda metà del periodo transitorio di cui al paragrafo 2 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori di servizio pubblico che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva. Tale esclusione non si applica agli operatori di servizio pubblico che gestiscono i servizi oggetto della gara. Nell'applicare tale criterio non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati con provvedimento di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5.

Nell'avvalersi della facoltà di cui al primo comma, le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori di servizio pubblico che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.

Le autorità competenti interessate informano la Commissione della loro intenzione di applicare il presente paragrafo come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.

Art. 11 - Relazioni

Al termine del periodo transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione presenta una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 18 - Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2007, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a) .

3-ter. Ferme restando le procedure di gara ad evidenza pubblica già avviate o concluse, le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni:

a) per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni.

3-quater. Durante i periodi di cui ai commi 3-bis e 3-ter, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati. A tali soggetti gli enti locali affidanti possono integrare il contratto di servizio pubblico già in essere ai sensi dell'articolo 19 in modo da assicurare l'equilibrio economico e attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 del 26 giugno 1969 del Consiglio, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all'articolo 17. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso integrazione modale in ottemperanza a quanto previsto al comma 3-quinquies.

3-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 3-bis e 3-quater si applicano anche ai servizi automobilistici di competenza regionale. Nello stesso periodo di cui ai citati commi, le regioni e gli enti locali promuovono la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto.

3-sexies. I soggetti titolari dell'affidamento dei servizi ai sensi dell'articolo 113, comma 5, lettera c), del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, come modificato dall'articolo 14, comma 1, lettera d), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, provvedono ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidatari dei servizi.

3-septies. Le società che fruiscono della ulteriore proroga di cui ai commi 3-bis e 3-ter per tutta la durata della proroga stessa non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi

Decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 - Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese - convertito in Legge 17 dicembre 2012, n. 221 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, recante ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese

Art. 34 - Misure urgenti per le attività produttive, le infrastrutture e i trasporti, i servizi pubblici locali, la valorizzazione dei beni culturali ed i comuni

20. Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

21. Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20.

Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013.

22. Gli affidamenti diretti assentiti alla data del 1° ottobre 2003 a società a partecipazione pubblica già quotate in borsa a tale data, e a quelle da esse controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, cessano alla scadenza prevista nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto; gli affidamenti che non prevedono una data di scadenza cessano, improrogabilmente e senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, il 31 dicembre 2020.

1.3. Regolazione

1.3.1. Liberalizzazione del settore dei trasporti

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201 - Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici

Art. 37 - Liberalizzazione del settore dei trasporti

1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata «Autorità», la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 30 aprile 2012. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-bis. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'articolo 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-ter. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, né avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio

2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price-cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m), l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

3. Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità:

- a) può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;
- b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;
- c) propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;
- d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente;
- e) se sospetta possibili violazioni della regolazione negli ambiti di sua competenza, svolge ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione mediante accesso a impianti, a mezzi di trasporto e uffici; durante l'ispezione, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e altre informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;
- f) ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare;
- g) valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze;
- h) favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;
- i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti;
- l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora:
- 1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;
 - 2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;
- m) nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata.
4. Restano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.
5. L'Autorità rende pubblici nei modi più opportuni i provvedimenti di regolazione e riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. La regolazione approvata ai sensi del presente articolo resta efficace fino a quando è sostituita dalla regolazione posta dalle amministrazioni pubbliche cui saranno affidate le competenze previste dal presente articolo.

6. Alle attività di cui al comma 3 del presente articolo si provvede come segue:

a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento per l'anno 2012, nel limite massimo di 5 milioni di euro, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, relativa al Fondo per interventi strutturali di politica economica;

b) mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

b-bis) ai sensi dell'articolo 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera b), il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

6-bis. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-ter. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.

Legge 24 dicembre 2012, n. 228 - Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)

Art. 1 - Comma 301

3. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

4. Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico

locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo di cui al comma 1, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti, prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri e delle modalità previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3, previa adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 da parte delle regioni a statuto ordinario.

6. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 5, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 60 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma 1. Le risorse ripartite sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi a seguito dei risultati delle verifiche di cui al comma 3, lettera e), effettuate attraverso gli strumenti di monitoraggio. La relativa erogazione a favore delle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

8. Le risorse di cui al comma 1 non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, il monitoraggio sui costi e sulle modalità complessive di erogazione del servizio in ciascuna regione è svolto dall'Osservatorio di cui al comma 7 del presente articolo, in conformità alle disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3.

9. La regione non può avere completo accesso al Fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di squilibrio economico:

- a) le modalità di redazione del piano di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;
- b) la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;
- c) le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta».

1.3.2. Obbligo di regolamentazione contrattuale dei rapporti tra ente e soggetto gestore

DISPOSIZIONI DI LEGGE

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia

Art. 3 - Contratti di servizio pubblico e norme generali

1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. Tali norme generali sono notificate a norma dell'articolo 88 del trattato. Siffatte notifiche contengono informazioni complete sulla misura adottata e, in particolare, sui dettagli del metodo di calcolo.

Art. 4 - Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali

1. I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;

b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:

i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e

ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;

in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

c) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

2. I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, riversati all'autorità competente o ripartiti fra di loro.

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

5. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

6. Qualora le autorità competenti, in conformità del diritto nazionale, impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, tali standard devono essere inclusi nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità e all'estensione del subappalto. In caso di subappalto, l'operatore al quale, ai sensi del presente regolamento, sono affidate la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri è tenuto a fornire direttamente una parte importante del servizio di trasporto pubblico.

Un contratto di servizio pubblico comprendente allo stesso tempo progettazione, costruzione e gestione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri può prevedere il subappalto integrale per la gestione di tali servizi. Il contratto di servizio pubblico determina, in conformità della legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicabili al subappalto.

Art. 6 - Compensazioni di servizio pubblico

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.

2. Su richiesta scritta della Commissione, gli Stati membri le trasmettono, entro tre mesi o entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni che la Commissione reputa necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili con il presente regolamento.

Art. 9 - Compatibilità con il trattato

1. Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;

b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto.

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia

ALLEGATO - Norme applicabili alla compensazione nei casi previsti nell'articolo 6, paragrafo 1

1. Le compensazioni connesse a contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o le compensazioni connesse a una norma generale sono calcolate secondo le regole di cui al presente allegato.

2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:

-costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,

-meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,

-meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,

-più un ragionevole utile, uguale all'effetto finanziario netto.

3. L'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico può avere un impatto sulle eventuali attività di trasporto di un operatore che esulino dall'obbligo o dagli obblighi di servizio pubblico in questione. Per evitare compensazioni eccessive o assenza di compensazione, nel calcolo dell'effetto finanziario netto devono pertanto essere presi in considerazione gli effetti finanziari quantificabili sulle reti dell'operatore in questione.

4. Il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore.

5. Allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta separata nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:

-i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali,

-tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione,

-i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico.

6. Si deve intendere per «ragionevole utile» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica.

7. Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo:

-di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e

-della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato.

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 - Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Art. 19 - Contratti di servizio.

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.
3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'articolo 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'articolo 1 del regolamento 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:
- a) il periodo di validità;
 - b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;
 - c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;
 - d) la struttura tariffaria adottata ed i criteri di aggiornamento annuale di cui all'articolo 18, comma 2, lettera g-bis);
 - e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;
 - f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;
 - g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;
 - h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;
 - i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;
 - l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria.
4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.
5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991.
6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 - Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

Art. 10 - Contratti di servizio

1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, e sono stipulati dagli enti concedenti per ogni tipologia di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, con riferimento agli ambiti territoriali di rispettiva competenza: intera Regione, bacini o aree omogenee, area urbana ed area a domanda debole.
2. Il periodo di validità del contratto di servizio è pari ad anni sei. Decorsa la metà del periodo contrattuale l'amministrazione concedente procede a verificare, anche sulla base delle indicazioni dei programmi triennali dei servizi:
- a) il raggiungimento degli obiettivi previsti dal contratto di servizio medesimo;
 - b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;
 - c) l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.
- 2.1 Fatto salvo quanto previsto dal comma 2 in ordine alla validità dei contratti di servizio, in fase di prima attuazione dell'articolo 3 bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo) convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, gli enti possono stipulare contratti di durata inferiore ai sei anni al fine di favorire, all'interno dei bacini ottimali individuati con provvedimento della Giunta regionale, l'allineamento ad un'unica data delle scadenze dei nuovi contratti di servizio con quelli in essere già affidati con procedure di gara.
- 2 bis. I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

3. Qualora, a seguito della verifica di cui al comma 2, si renda necessario modificare, in aumento o in diminuzione, la rete dei servizi, l'azienda di trasporto è obbligata a prestare il servizio alle stesse condizioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo di assegnazione per i servizi in aumento e fino alla concorrenza del 15 per cento per i servizi in diminuzione.

4. I contratti di servizio specificano i seguenti contenuti minimi:

- a) il periodo di validità del contratto;
- b) le caratteristiche dei servizi offerti ed i programmi di esercizio;
- c) l'importo eventualmente dovuto dall'ente affidante all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto, le compensazioni economiche dovute a fronte degli obblighi di servizio e di eventuali agevolazioni tariffarie, nonché le relative modalità di pagamento;
- d) le modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto;
- e) le modalità di revisione e di risoluzione del contratto;
- f) le garanzie che l'impresa affidataria deve prestare;
- g) le tariffe del servizio;
- h) le modalità del servizio con l'eventuale utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del d.lgs. 285/1992;
- i) la disciplina da applicare in caso di subaffidamento di servizi complementari al trasporto pubblico, previa autorizzazione dell'ente;
- j) i fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione ai clienti, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza, comportamento del personale;
- k) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni dei programmi triennali;
- l) le sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
- m) l'obbligo dell'applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
- n) l'obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro;
- o) l'obbligo di tenere la contabilità separata ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del regolamento CEE n. 1191/69 come modificato dall'articolo 1 del regolamento CEE n. 1893/91 del 20 giugno 1991 e la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio;
- p) l'obbligo di fornire i dati necessari per il monitoraggio del servizio;
- q) la definizione dei piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti.

5. La Regione stipula i contratti di servizio relativi ai servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997, almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

6. Gli enti locali stipulano i contratti per i servizi di loro competenza tre mesi prima dell'inizio del periodo di validità.