



**ESTRATTO DAL
VERBALE DI DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA**

N. 2/2010

OGGETTO: Individuazione della stazione appaltante per i servizi di TPL relativi all'ambito territoriale dell'area metropolitana – indirizzi.

Il giorno 19 del mese di luglio duemiladieci, a partire alle ore 10,00 e seguenti, in Torino, via Belfiore 23, sala multimediale, sotto la Presidenza di Giovanni Nigro, Presidente dell'Agenzia, a seguito della nota di convocazione del Presidente stesso n. prot. 2972/2010 del 18/06/2010, recapitata ai Presidenti e ai Sindaci di tutti gli enti consorziati nel termine legale, si è riunita l'Assemblea del Consorzio tra enti locali denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana".

All'appello risultano:

	Ente	% compart.	presenti:nome e cognome	qualifica: sindaco o delegato	assenti
1	Regione Piemonte	37,5	Aldo Manto	Delegato	
2	Comune di Torino	37,5	Renzo Mora	Delegato	
3	Alpignano	0,344063	Antonio Bongera	Delegato	
4	Baldissero	0,06696	Bruno Todesco	Delegato	
5	Beinasco	0,358447	Donato Lombardi	Delegato	
6	Borgaro T.se	0,263586	Franco Marino	Delegato	
7	Cambiano	0,119826			assente
8	Candiolo	0,104988	Valter Molino	Sindaco	
9	Carignano	0,17821	Mario Nelini	Delegato	
10	Caselle T.se	0,319035			assente
11	Chieri	0,664152	Piero Cena	Delegato	
12	Collegno	0,998006			assente
13	Druento	0,170047	Domenico Mancini	Delegato	
14	Grugliasco	0,763209	Luigi Turco	Delegato	
15	La Loggia	0,134025	Giovanni Di Stefano	Delegato	
16	Leinì	0,246928	Ivano Coral	Sindaco	
17	Moncalieri	1,097827	Roberta Meo	Sindaco	
18	Nichelino	0,968411	Enrica Robioglio	Delegato	

	Ente	% compart.	presenti:nome e cognome	qualifica: sindaco o delegato	assenti
19	Orbassano	0,445641	Elvi Rossi	Delegato	
20	Pecetto T.se	0,076198	Annalisa Falchero	Vice- Sindaco	
21	Pianezza	0,232234			assente
22	Pino Torinese	0,170254	Andrea Biglia	Sindaco	
23	Piobesi Torinese	0,066795	Luciano Bollati	Sindaco	
24	Piossasco	0,333522	Gianluca Garello	Vice-Sindaco	
25	Rivalta	0,363014	Carla Barovetti	Delegato	
26	Rivoli	1,023116	Avernino Di Croce	Vice-Sindaco	
27	San Mauro	0,365225	Giuseppe Riccardino	Delegato	
28	Santena	0,207061	Benedetto Nicotra	Sindaco	
29	Settimo T.se	0,940241	Antonio Camillo	Delegato	
30	Trofarello	0,213944			assente
31	Vinovo	0,277453	Silvio Anghilante	Delegato	
32	Volpiano	0,268835			assente
33	Provincia Torino	13,218747	Piergiorgio Bertone	Delegato	

*E' presente **Dott.ssa Bove Elisabetta** in qualità di Segretario verbalizzante. a tal fine autorizzato dall'Ente di appartenenza.*

Alle ore 10,30 il Presidente, constatato mediante l'appello svolto dal Segretario che sono rappresentati n. 27 su n.33 enti consorziati (quorum costitutivo n. 17), pari al 97,8481 % (quorum costitutivo 66%) delle quote di partecipazione, dichiara regolarmente costituita l'Assemblea – e procede con la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

OGGETTO: Individuazione della stazione appaltante per i servizi di TPL relativi all'ambito territoriale dell'area metropolitana – indirizzi.

A relazione del Presidente:

Premesse

[Le seguenti premesse hanno lo scopo di fornire una visione d'insieme dell'azione dell'Agenzia e hanno la funzione di supporto alle scelte che l'Assemblea del consorzio è chiamata ad adottare]

Con la legge 15 marzo 1997, n. 59 (cd. "legge Bassanini 1"), si è dato avvio alla riforma del trasporto pubblico locale; l'art. 4, comma 4, lett. a), impegnava il Governo a delegare alle regioni i compiti di programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, ad attribuire alle regioni il compito di definire, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi, a prevedere l'attuazione delle deleghe e l'attribuzione delle relative risorse alle regioni.

Inoltre, l'art. 4.co. 1 della L. 59/97, stabiliva che nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione, le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali, conferissero alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni che non richiedevano l'unitario esercizio a livello regionale.

Il conferimento sarebbe dovuto avvenire osservando, in particolare:

- i principi fondamentali di sussidiarietà, efficienza ed economicità, responsabilità ed unicità dell'amministrazione, omogeneità, adeguatezza, differenziazione, autonomia organizzativa;
- il principio della copertura finanziaria e patrimoniale dei costi per l'esercizio delle funzioni amministrative conferite;
- il principio di autonomia organizzativa e regolamentare e di responsabilità degli enti locali nell'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi ad essi conferiti.

La citata "legge Bassanini", nella materia del Trasporto Pubblico Locale (TPL), ha trovato attuazione con il D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, il cui impianto può essere sintetizzato nei seguenti termini:

- lo Stato ha delegato alle Regioni tutti i compiti in materia di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, non già compresi nelle materie di cui all'art. 117 della Costituzione (nel testo previgente).
- le Regioni sono state obbligate a conferire alle Province, ai Comuni ed agli altri enti locali tutte quelle le funzioni e quei compiti che non richiedono l'«unitario esercizio» a livello regionale, tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti nonché sulla base dei principi di cui alla L.59/97, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, con apposita legge di «puntuale individuazione».

In attuazione al D. Lgs. 422/1997, la Regione Piemonte, con legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, ha innovato la normativa in materia di TPL, ribadendo il principio della separazione tra l'attività di programmazione dei servizi di trasporto e quella di gestione già espresso dal legislatore nazionale, in osservanza ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, stabilendo, per quanto di interesse, la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana al fine di ottenere una gestione unitaria in ambito metropolitano di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata, nonché di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi.

Il trasferimento di funzioni operato con la citata legge regionale 1/2000 si pone come norma di organizzazione del trasporto pubblico locale, materia che la Corte costituzionale con sentenza n. 222 del 2005, pronunciandosi sulla legittimità costituzionale di una disposizione della legge finanziaria 2004 recante l'istituzione di un fondo per il conseguimento dei risultati di maggiore efficienza e produttività nel settore del trasporto pubblico locale, ha precisato rientrare nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost., "come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 [...] aveva disciplinato l'intero settore, conferendo alle Regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i «servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati» ed escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale".

L'art. 8 della legge 4 gennaio 2000, n. 1, stabilisce che *"al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, [...], aderendovi, la costituzione di un consorzio denominato Agenzia per la mobilità metropolitana. 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 in ambito metropolitano 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.*

Il legislatore regionale ha quindi valutato che, per lo specifico ambito metropolitano di Torino, in applicazione ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, fosse necessario individuare un unico soggetto interistituzionale che coordinasse l'esercizio di tutte le funzioni in materia di trasporto pubblico locale di competenza dei comuni, della provincia e della regione.

A tale scopo, come risulta chiaramente dal tenore delle disposizioni richiamate, è stato previsto che all'atto della costituzione dell'Agenzia, le funzioni che la legge regionale attribuiva agli enti aderenti, indipendentemente se tali funzioni fossero state ad essi trasferite o delegate, per effetto dell'adesione all'Agenzia venissero da quest'ultima gestite.

Ciò trova conferma nell'art. 21 comma 6 della L.R. 1/2000 (Procedure transitorie) laddove viene stabilito che :

"Nelle more dell'istituzione del consorzio di cui all'articolo 8 le funzioni di programmazione ed amministrazione dell'area conurbana di Torino sono attribuite:

- a) al Comune di Torino, in accordo con la Provincia di Torino relativamente ai servizi urbani e suburbani attualmente eserciti dall'ATM;*
- b) agli altri enti per i rimanenti servizi urbani secondo le rispettive competenze.*

L'ultimo periodo del comma 3 dell'art. 21 disponeva inoltre che :

"Le competenze relative ai servizi suburbani, attualmente eserciti dall'Azienda Torinese Mobilità (ATM) sono attribuite alla Provincia di Torino sino al 31 dicembre 2000."

Ciò in quanto la Legge regionale 23 gennaio 1986, n. 1 "Legge generale sui trasporti e sulla viabilità", abrogata con la L.R. 1/2000 all'art. 10 rubricato "Attribuzioni delle competenze amministrative", stabiliva che ai fini della l'attribuzione delle competenze amministrative in materia di tranvie, linee metropolitane, filovie e linee automobilistiche:

"Per l'attività concessionale:

a) è competente il Comune, per i servizi urbani che si svolgono nell'ambito del territorio comunale o che ne debordano senza effettuare fermate, oppure quando interessano un Comune contiguo, per una tratta inferiore, previo accordo con questo;

b) e' delegata la Provincia per le linee interurbane e suburbane interessanti il proprio territorio, od anche altro, per una tratta inferiore. Le modalità d'esercizio, per questa parte, devono essere concordate con l'Ente interessato; ove manchi l'accordo, la decisione e' assunta dalla Giunta Regionale."

Con la D.G.R. 16/11/1998 N. 74-25984 "Attuazione del D.Lgs. 22/09/1998, n. 345 riguardante l'intervento sostitutivo del Governo per il conferimento di funzioni amministrative a Province e Comuni in materia di Trasporto Pubblico Locale, a norma dell'art. 4, comma 5 della legge 15 marzo 1997, n. 59", con decorrenza 1/1/1999, venivano conferite le funzioni amministrative e finanziarie alle Province e ai Comuni; in particolare venivano individuati come servizi automobilistici di competenza delle province le autolinee extraurbane e suburbane le cui attività amministrative erano già state delegate alle stesse ai sensi della L.R. 1/86. Dall'allegato alla DGR si evince che l'ammontare complessivo delle percorrenze contribuite di tipo suburbano gestite dall'allora ATM era pari a circa 20.000.000 di vett-km l'anno.

L'intenzione del legislatore regionale di prevedere che all'atto della costituzione dell'Agenzia, le funzioni che la legge regionale attribuiva agli enti aderenti (indipendentemente se tali funzioni fossero state ad essi trasferite o delegate), per effetto dell'adesione all'Agenzia venissero da quest'ultima gestite, trova infine conferma nella Convenzione costitutiva, approvata e sottoscritta dagli enti aderenti (a cui tra l'altro la legge regionale rimandava, insieme allo Statuto, per la disciplina degli organi 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 ed ogni altro aspetto necessario), laddove viene stabilito che "sono conferite all'Agenzia tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti consorziati in ambito metropolitano."

Per altro verso gli enti locali che hanno aderito all'Agenzia hanno approvato nei rispettivi consigli la convenzione e lo statuto dell'Agenzia; ciò in quanto l'art. 42, comma 2, lett. c) del TUEL annovera tra gli atti fondamentali del Consiglio le *convenzione tra i comuni e quelle tra i comuni e provincia, costituzione e modificazione di forme associative.*

Con ciò gli enti aderenti hanno quindi adottato uno specifico atto fondamentale con cui, superando la logica della competenza territoriale, hanno istituito il nuovo soggetto di area metropolitana cui la legge regionale 1/2000 ha attribuito compiti e funzioni in materia di TPL.

Le funzioni conferite all'Agenzia derivano pertanto dalle funzioni già trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale agli enti aderenti.

A tal proposito è opportuno operare una ricognizione delle funzioni in materia trasporto pubblico locale individuate dalla legge regionale.

Funzioni e compiti amministrativi provinciali:

La legge regionale ha trasferito alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli 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 regionali¹; c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore), relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico², 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.

La legge regionale ha inoltre delegato 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 socioeconomici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedersi nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio;
- 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.

Funzioni e compiti amministrativi comunali:

La legge regionale ha attribuito ai comuni le funzioni ed i compiti diversi da quelli già definiti per la regione e le province, relativi alle 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, nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del d.p.r. 753/1980 per i servizi di propria competenza.

Funzioni e compiti dell'Agenzia

Al fine di meglio definire i compiti e le funzioni dell'Agenzia, con la Convenzione e con lo Statuto, ai quali rimandava la legge regionale, sono stati individuati i seguenti scopi e funzioni che, in attuazione della legge, richiedono uno specifico coordinamento in ambito metropolitano mediante la gestione unitaria:

Scopi dell'Agenzia:

- a) pianificazione delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità;
- b) programmazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;

¹ 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;

² 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) amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti Consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;
- d) controllo dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;
- e) promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;
- f) impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

Funzioni (trasferite o delegate) in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano con particolare riguardo alla:

- a) Pianificazione del sistema della mobilità dell'ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai comuni;
- b) Programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana;
- c) Predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e gestione dei relativi contratti di servizio, vigilanza e poteri sanzionatori;
- d) Gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti;
- e) Monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.

Indirizzo politico e atti fondamentali

Affinché gli enti aderenti possano esercitare il proprio indirizzo politico-amministrativo sull'Agenzia, è stato previsto che l'Assemblea del consorzio ne approvi gli atti fondamentali, ovvero:

- a) il piano di mobilità dell'ambito metropolitano e il piano dei trasporti;
- b) il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- c) le tariffe per il trasporto pubblico locale in ambito metropolitano, in armonia con l'art. 12 della Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1;
- d) la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo;
- e) le modifiche allo Statuto ed alla convenzione, salva approvazione dei soggetti convenzionati.

Per tali atti l'Agenzia provvede a comunicarne preventivamente le proposte agli enti consorziati, nel termine di 30 giorni prima della deliberazione, con invito a proporre osservazioni. Per quanto riguarda gli Enti locali lo statuto prevede che la proposta sia comunicata ai rispettivi consigli. Gli organi dell'Agenzia deliberano, contro le eventuali osservazioni, con provvedimento motivato.

Tali disposizioni hanno lo scopo di raccordare le specifiche competenze assegnate agli organi di governo di comune e provincia nell'ambito del TUEL (*art. 42, comma 2 del TUEL: il Consiglio ha competenza limitatamente ai seguenti atti fondamentali: [...] b) ...programmi triennali..., [...] e) organizzazione dei pubblici servizi, ..., concessione dei pubblici servizi, ... f) ... disciplina generale delle tariffe per la fruizione dei beni e dei servizi; l) ... appalti e concessioni che non siano previsti espressamente in atti fondamentali del consiglio o che non ne costituiscano mera esecuzione e che, comunque, non rientrino nella ordinaria amministrazione di funzioni e servizi di competenza della giunta...) con l'assetto organizzativo in materia di trasporto pubblico locale in area metropolitana che il legislatore regionale, nell'ambito della propria competenza, ha ridefinito con la legge 1/2000.*

Peraltro verso, le predette norme, essendo state approvate dal consiglio provinciale e dai consigli comunali degli enti aderenti, rappresentano il meccanismo che gli stessi consigli hanno ritenuto fosse necessario realizzare affinché gli atti di indirizzo politico che il TUEL assegna agli stessi

potessero continuare ad essere esercitati in un ottica di coordinamento per il tramite dell'Assemblea del consorzio.

Con il Programma Triennale 2007-2009 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino (PTA) – approvato dall'Assemblea con deliberazione n. 2/2 il 14/06/2007 – l'Agenzia ha inteso, tra l'altro, “aprire il sistema del trasporto pubblico a nuovi assetti e a specifiche configurazioni di gara”.

Nel PTA 2007-2009, con riferimento alla gare per il trasporto pubblico locale, l'Assemblea ha conseguentemente adottato i seguenti indirizzi:

1. Ambiti di gara;
2. Corrispettivo e sua segmentazione;
3. Acquisizione al processo di gara delle risorse economiche integrative rispetto al contributi della Regione Piemonte;
4. Disponibilità dei beni essenziali;
5. Obiettivi di efficienza ed economicità del servizio;
6. Servizio prescritto e sue modificazioni;
7. Riduzione della produzione e del corrispondente corrispettivo per sciopero;
8. Qualità del servizio;
9. Obblighi relativi al trasferimento del personale all'eventuale azienda subentrante.

In particolare, con l'indirizzo 1 è stato previsto che le gare riguardano separatamente l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana relativi ai seguenti ambiti:

- ambito urbano esteso di Torino, comprensivo di tutte le linee tranviarie e autobus urbane e di parte delle linee suburbane;
- ambito di bacino della corona metropolitana, comprensivo di parte delle linee autobus suburbane (“integratici” e di “prossimità”), di tutte le linee extraurbane automobilistiche e di tutte le linee urbane per i Comuni esterni, per un numero massimo di 4 bacini di corona;
- ambito Sistema Ferroviario Metropolitano, comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche.

L'intenzione di aprire il sistema del trasporto pubblico a nuovi assetti mediante procedure di gara si è anche tradotta in uno specifico impegno contenuto nell'Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009, sottoscritto in data 26/03/2008 con la Regione Piemonte, del quale il citato PTA 2007-2009 è parte integrante e sostanziale.

L'art. 19, comma 1 dell'Accordo di programma prevede che dopo la sottoscrizione dello stesso Accordo ed in relazione alla scadenza dei contratti di servizio in essere, l'Agenzia procede ad attivare le procedure concorsuali per il nuovo affidamento dei servizi medesimi nei termini individuati dal successivo comma 2 dell'art. 19.

L'Accordo di Programma contempla, tra l'altro, il sistema dei trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi di competenza dell'Agenzia, il loro aggiornamento nel tempo, ed il sistema di garanzie del finanziamento per il periodo successivo alla validità dello stesso Accordo di programma.

L'Accordo prevede specifici impegni della Regione in ordine al finanziamento dei maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del D. Lgs. 422/97 (Iva) che richiesti direttamente dall'Agenzia

secondo le modalità stabilite dalla L. 472/99 e successivo Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000 non siano trasferiti dallo Stato.

Con successivo "addendum" all'Accordo di programma, sottoscritto il 24/11/2008 in applicazione della DGR 53-9321 del 28/07/2008, il quadro delle risorse regionali per il finanziamento dei servizi minimi di competenza dell'Agenzia è stato aggiornato con specifiche risorse aggiuntive.

Tali risorse derivano dalla legge finanziaria 2008 (L. 244/2007) che prevede 2 voci di incremento delle risorse da destinarsi al finanziamento dei servizi di TPL.:

- la prima voce è individuata nell'ambito dell'art. 1, comma 295 che riconosce la compartecipazione al gettito sull'accisa sul gasolio per autotrazione al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi di TPL, attuare il processo di riforma del settore, garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello dei servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti;
- la seconda voce di incremento delle risorse destinate al TPL è individuata dall'art. 1, comma 298; essa è finanziata con una quota dell'accisa sul gasolio impiegata come carburante sull'autotrazione ed è finalizzata ad adeguare le risorse destinate ai servizi di TPL comprese quelle di cui all'art. 8 del D.Lgs. 422/1997.

La Regione Piemonte, con DGR 57-10312 del 16/12/2008, ha subordinato l'erogazione delle risorse aggiuntive, per l'anno 2009, a seguito della pubblicazione di un bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza.

Per l'anno 2010, il quadro previsionale delle risorse regionali è evidenziato a pagina 76 della Relazione al Bilancio Previsionale 2010 e Bilancio Pluriennale 2010-2012 approvata dall'Assemblea in data 21/12/2009.

Considerato quanto sopra e tenuto conto del quadro normativo delineato nella citata Relazione al Bilancio Previsionale 2010 e Bilancio Pluriennale 2010-2012 a cui si rimanda, con determinazione dirigenziale n. 505 del 23/12/2009 è stata avviata una procedura finalizzata a consentire all'Agenzia di individuare concessionari dei servizi pubblici di trasporto di persone.

Al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità si è ritenuto che la selezione dei candidati potesse avvenire nell'ambito di un Sistema di qualificazione gestito ai sensi dell'art. 232 del Codice dei contratti pubblici.

Il Sistema di qualificazione consente di definire elenchi di operatori economici dotati di specifici requisiti morali, tecnici e finanziari, interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone, di competenza dell'Agenzia.

La possibilità di poter contare su elenchi aggiornati di operatori economici qualificati, rende il Sistema di qualificazione un efficace ed economico strumento attraverso il quale l'Agenzia può procedere all'attivazione di specifiche procedure per l'assegnazione delle concessioni nel rispetto dei principi sopra richiamati; inoltre, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, il sistema consente all'Agenzia, nell'eventualità di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, di adottare provvedimenti di emergenza avendo a disposizione un elenco di soggetti qualificati ai quali destinare tali provvedimenti.

A tal fine si è ritenuto di non porre un limite temporale alla durata del Sistema di qualificazione ma costituire lo stesso per una durata indeterminata.

Tenuto conto dell'indirizzo alle gare n. 1 e delle tipologie di servizi che costituiscono ciascuno dei tre ambiti, il Sistema prevede la classificazione degli operatori economici in tre diverse Categorie: A-Servizi su strada (autobus); B-Servizi in ambiti territoriali densamente popolati (autobus e tram); C-Servizi su ferro (ferrovia).

Per tutte le Categorie è previsto che gli operatori economici che richiedono la qualificazione siano in possesso dei requisiti di ordine generale previsti dall'art. 38 del Codice dei contratti pubblici; è altresì previsto il possesso di requisiti di capacità economica e finanziaria, di idoneità professionale e capacità tecnica, di organizzazione aziendale per sistemi di gestione e di organizzazione aziendale per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Ciascuna delle predette Categorie è suddivisa in Classi di qualificazione al fine di individuare specifici livelli di produzione ai quali parametrare i requisiti di capacità tecnica il cui possesso ciascun operatore è chiamato a dimostrare per ottenere la qualificazione richiesta.

La pubblicazione dell'avviso di istituzione del sistema di qualificazione è stata utilizzata come bando di gara per l'indizione di una procedura ristretta per l'affidamento in concessione, per la durata di anni sei dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito di bacino della corona metropolitana, rientranti nella Categoria A, Classe A3 "servizi su strada mediante autobus" per un totale di 11 milioni di vett-Km annui circa.

Con riferimento alla procedura relativa alla pubblicazione del bando per la selezione del concessionario dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito urbano esteso di Torino, il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con l'ordine del giorno adottato in data 17/12/2009, ne aveva disposto la sospensione.

Nell'ordine del giorno, il Consiglio d'Amministrazione, preso atto che il Sindaco del Comune di Torino aveva chiesto la temporanea sospensione della pubblicazione del bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Torino, ha ritenuto opportuno accogliere la richiesta disponendo la sospensione della procedura relativa alla pubblicazione del bando per la selezione del concessionario dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito urbano esteso di Torino.

Per i servizi rientranti nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) e servizi regionali associati, afferenti alla Categoria C del Sistema di qualificazione non era stata prevista la concomitante indizione della gara tenuto conto della necessità di chiarire il quadro delle risorse economiche disponibili anche in relazione ai trasferimenti provenienti dallo Stato in attuazione alla legge 2/2009.

Precedentemente, la Regione Piemonte, con DGR n. 41-11759 del 13/07/2009 di approvazione degli "indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria regionale piemontese", aveva inoltre individuato nella tempistica di attivazione delle procedure di gara una specifica differenziazione del lotto metropolitano in relazione ai significativi interventi di potenziamento infrastrutturale programmati in coerenza con l'avanzamento del progetto del sistema ferroviario metropolitano strutturato dall'Agenzia.

Successivamente all'avvio della procedura relativa al Sistema di qualificazione (la pubblicazione dell'avviso è avvenuta sulla G.U.U.E. in data 26/12/2009 (la data di scadenza per la ricezione delle domande di qualificazione ai fini della partecipazione alla procedura ristretta relativa all'affidamento in concessione dei servizi relativi all'ambito di bacino della corona metropolitana

era stata fissata al 26/02/2010), il Presidente dell'Agenzia, con nota 529/2010 del 1/02/2010, in accordo con i membri del Consiglio d'Amministrazione, al fine di armonizzare le procedure indette con la citata determinazione n. 505/2009 con le scelte strategiche che la Città di Torino e la Regione Piemonte erano in procinto di assumere relativamente alla costituzione di una società dedicata alla gestione delle infrastrutture per il TPL afferenti l'area di competenza dell'Agenzia, ha chiesto al direttore generale f.f. di procedere alla sospensione del Sistema di qualificazione nonché alla sospensione della procedura di gara, indetta unitamente all'istituzione del Sistema, per l'affidamento dei servizi afferenti all'ambito di bacino della corona metropolitana.

La richiesta è stata motivata dalla necessità di verificare la praticabilità di un affidamento coordinato, sotto unica regia, di tutti o anche di parte dei servizi oggetto del sistema di qualificazione.

Sulla base di quanto sopra richiamato il direttore generale f.f. dell'Agenzia, con determinazione n. 44/2010 ha disposto, sino a nuova determinazione, la sospensione del Sistema di qualificazione e della procedura ristretta sopra richiamati.

In data 08/02/2010, il Consiglio comunale della Città di Torino, ha approvato la deliberazione n. 2009-04455/064 che al fine di fornire l'indirizzo per la ristrutturazione del settore trasporti del comune di Torino ha previsto, tra l'altro, i seguenti interventi:

- la costituzione di una società titolare delle infrastrutture (Infratrasporti.To S.r.l.), interamente pubblica in conformità al vigente comma 13 dell'art. 113 del T.U.EE.LL., aperta alla futura partecipazione ove possibile della Regione Piemonte, nella quale il Comune detenga non meno del 50% del capitale sociale; la costituzione della società pubblica è finalizzata ad assicurare e garantire che i beni destinati alla produzione di servizi pubblici locali continuino a soddisfare bisogni collettivi mediante la messa a disposizione di tutti i possibili concorrenti per l'esercizio del servizio;
- la costituzione di una società di erogazione di servizi pubblici locali (GTT S.p.A.); la società sarà la risultante di una operazione di scissione parziale societaria dall'attuale società di TPL in esito alla quale la società beneficiaria sarà la società Infratrasporti.To S.r.l. mentre la società scissa proseguirà la propria attività conservando la titolarità di determinati rapporti attivi e passivi (gestione del servizio di trasporto pubblico locale e della Linea 1 di Metropolitana Automatica, del servizio di trasporto extraurbano e della gestione della dentiera Sassi - Superga e delle relative stazioni; gestione del trasporto ferroviario relativo alle due linee Torino-Ceres e Canavesana; gestione del servizio dei parcheggi e della sosta a pagamento e dei servizi afferenti alla mobilità e delle relative strutture, gestione del servizio di navigazione sul fiume Po e delle relative strutture, gestione del servizio di trasporto disabili, scolastici ed assistenziali, gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis; gestione del servizio di car sharing e bike sharing; gestione dell'ascensore della Mole Antonelliana; gestione del ristotram).

Tutta l'operazione di scissione delineata Città di Torino in qualità di soggetto proprietario della società GTT S.p.A., deve essere considerata alla luce dell'applicazione della vigente normativa in materia di affidamento di servizi pubblici locali. In particolare i servizi di trasporto pubblico locale, i servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, la gestione integrata dei trasporti disabili, scolastici ed assistenziali, la gestione dei servizi di rimozione e bloccaggio veicoli in sosta vietata, la gestione della Linea 1 della Metropolitana, tutti attualmente gestiti da GTT, devono essere oggetto di procedura ad evidenza pubblica conformemente all'art. 23 bis comma 2 del D.L. 112/2008 e s.m.i.

A tal proposito, come viene evidenziato nella citata deliberazione del Consiglio Comunale di Torino dell'08/02/2010, e come emerge chiaramente dalla tipologia di servizi sinora gestiti dalla GTT S.p.A sopra richiamati., *“il servizio di TPL è stato gestito dalla Città in virtù di una accentuata intermodalità funzionale tra i servizi stessi, sul presupposto che la complessa mobilità urbana di una città metropolitana possa essere efficacemente gestita prendendo in considerazione tutte le sue diverse componenti. Pertanto anche i servizi relativi alla mobilità privata, nonché il servizio della linea metropolitana, devono essere inseriti nel più ampio ambito del sistema urbano dei trasporti stante l'oggettiva interdipendenza che li caratterizza.”*

Il Consiglio Comunale ritiene quindi che *“sia più conveniente per la Città mantenere tale consolidata e strutturata impostazione atteso che un diverso orientamento, quale sarebbe la segmentazione dei diversi servizi sinora gestiti unitariamente, si rifletterebbe negativamente sull'efficienza e sull'economicità complessiva del servizio pubblico”*.

La conclusione che il Consiglio Comunale della Città di Torino trae dalla predetta analisi si sostanzia nello specifico indirizzo di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti i servizi attinenti la mobilità urbana talché il Consiglio Comunale ha approvato di procedere ad effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei seguenti servizi:

- trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di metropolitana da mettere a gara, in nome e per conto della società Infratrasporti.To S.r.l., in quanto essendo la società delle infrastrutture una società patrimoniale la stessa non può occuparsi della gestione dell'esercizio del servizio della Metropolitana;
- erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;
- gestione integrata dei trasporti disabili, scolastici ed assistenziali;
- esercizio di servizi di trasporto collettivi concessi a classi che fruiscono delle opportunità educative e didattiche esterne organizzate durante l'anno scolastico ed il periodo estivo, oltre ad alcuni altri servizi aventi caratteristiche particolari, comunque connessi all'attività scolastica;
- esercizio dei servizi turistici.

Si evidenzia che la gestione unitaria della procedura di gara così come deliberata dal Consiglio Comunale della Città di Torino presuppone l'individuazione di un'unica stazione appaltante che gestisca in un'unica procedura di gara l'affidamento di tutti i predetti servizi.

Le competenze dell'Agenzia, definite dalla Legge Regionale 1/2000, dalla Convenzione costitutiva e dallo Statuto, non coprono l'intero panorama dei servizi che saranno messi a gara secondo l'intento del Comune di Torino. L'Agenzia, salvo specifiche deleghe (art. 3 comma 3 dello Statuto), può svolgere la funzione di stazione appaltante limitatamente alle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di propria competenza.

Il Comune di Torino ha ritenuto di assumere direttamente la funzione di stazione appaltante per la procedura unica di selezione del concessionario dei servizi alla mobilità.

A tale fine il Consiglio Comunale con la deliberazione dell'08/02/2010 ha esplicitato la suddetta decisione: *“sospendere la delega temporaneamente ed ai soli fini dell'espletamento della procedura di gara e della sua aggiudicazione delle funzioni precedentemente delegate alla Agenzia per la Mobilità in base alla menzionata deliberazione (mecc. 2002 07588/006) al fine di scegliere un gestore per i servizi in ottemperanza all'art. 23 bis del D.L. 11/2008 e s.m.i.”* dando atto che ci si sarebbe avvalsi *“della consulenza tecnica dell'Agenzia nell'ambito del rapporto di consorzio di funzioni”*.

Ciò è confermato con la successiva deliberazione del Consiglio Comunale 2010 01960/064 avente ad oggetto l'approvazione degli indirizzi per la procedura ad evidenza pubblica; la Città di Torino precisava, con riferimento alla citata sospensione della delega, che essa, *“in osservanza della Legge Regionale Piemonte n. 1/2000 e degli atti costitutivi del consorzio, Convenzione e Statuto, riguarda la sola funzione delegata alla predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali, restando in capo all'Agenzia la gestione del relativo contratto afferente al trasporto pubblico locale, agendo il Comune di Torino come stazione appaltante.”*

La decisione della Città di Torino di costituire una società che avrà per oggetto la proprietà e la gestione di infrastrutture dedicate al trasporto pubblico locale (nonché le attività di engineering, progettazione, costruzione e sviluppo di impianti, sistemi e infrastrutture, anche ferroviari), distinta da quella che attualmente gestisce i servizi di trasporto pubblico locale, costituisce anche per l'Agenzia un passo fondamentale per l'apertura del sistema alla concorrenza, così come previsto dall'art. 23 bis del D.L. 112/2008 e s.m.i.

Tale decisione, sostanzialmente di fatto l'indirizzo per le gare n. 4 “disponibilità dei beni essenziali” fornito dall'Assemblea dell'Agenzia con il citato PTA 2007-2009 laddove si prevedeva che sarebbe stata messa a gara la gestione dei servizi, separati dai beni “essenziali” alla gestione.

Peraltro verso, la scelta di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti i servizi attinenti la mobilità urbana (trasporto pubblico di superficie, trasporto pubblico in metropolitana, gestione parcheggi ecc.), ed il conseguente indirizzo di gestire la selezione del concessionario dei servizi di trasporto pubblico locale in un unico procedimento riguardante anche gli altri servizi afferenti la mobilità delle persone, sono ritenuti condivisibili dall'Agenzia in quanto si ritiene che nella centralità dei servizi di TPL la gestione integrata di questi con tutte le altre componenti della mobilità (pubblica e privata) possa rappresentare un efficace strumento di riequilibrio modale per l'area metropolitana.

Tale valutazione implica necessariamente una esplicita condivisione dell'Agenzia all'indirizzo fornito dal Consiglio Comunale di Torino ed in conseguenza una specifica rivalutazione e precisazione degli indirizzi per la gare forniti dall'Assemblea dell'Agenzia con il citato PTA 2007-2009.

Di seguito sono pertanto richiamati gli indirizzi e sono individuati i termini di adeguamento:

- **Indirizzo 1 - Ambiti di gara**

In sede di PTA 2007-2009 l'Agenzia ha sviluppato l'analisi sulla mobilità dell'area metropolitana principalmente sulla base seguenti criteri: il criterio di “dorsale ferroviaria” (per assicurare efficacia rispetto alla mobilità verso Torino) ed il criterio di “gravitazione” (per assicurare omogeneità rispetto alla mobilità interna al bacino).

Il criterio di “dorsale ferroviaria” considera che ogni bacino deve essere innervato da (almeno) una linea ferroviaria (a servizio della mobilità verso Torino) e ogni comune con stazioni o fermate (attuali o previste dal futuro Sistema Ferroviario Metropolitano) sulla stessa linea deve appartenere allo stesso bacino.

Il criterio di “gravitazione”, attraverso un processo iterativo, assegna ai bacini i comuni la cui mobilità motorizzata (esclusa quella diretta verso Torino, o diretta all'esterno dell'area di studio) si esplica prevalentemente all'interno del bacino stesso.

Alla luce delle analisi effettuate, l'area metropolitana può essere suddivisa in bacini connessi a Torino da dorsali ferroviarie e aventi un elevato grado di “gravitazione” interna; facendo

riferimento ai servizi ferroviari (attuali e SFM), gli altri servizi – attuali urbano, suburbano, extraurbano, urbani degli altri Comuni – sono stati ricomposti per bacini organizzati attorno alle linee SFM ed aventi elevata mobilità interna di bacino.

Il PTA ha individuato un ampio bacino centrale (al quale è fatto afferire il servizio tranviario, bus urbano e bus suburbano di “direttrice”) e 4 bacini di corona metropolitana (cui è fatto afferire il servizio suburbano minore, il servizio extraurbano e il servizio urbano dei Comuni esterni).

Si realizza così uno schema in cui il nucleo centrale mantiene un forte servizio proprio e di connessione principale con i centri metropolitani esterni, per i quali si migliorerà, nel corso degli anni, l’integrazione con il SFM nel nodo di Torino e con la metropolitana in ambito urbano; i bacini di corona sono dotati dell’intero servizio esterno, fondendo il servizio extraurbano e il servizio suburbano e quello urbano dei Comuni esterni in un nuovo servizio metropolitano di bacino, capace all’avvio del SFM e al protendersi della metropolitana, di una elevata integrazione fra le modalità di TPL.

Sulla base dei bacini di mobilità si è proceduto alla individuazione degli ambiti di gara, individuandone tre:

- ambito urbano esteso di Torino;
- ambito di bacino della corona metropolitana (per un numero massimo di 4 bacini di corona)
- ambito Sistema Ferroviario Metropolitano.

Si è quindi individuato uno specifico indirizzo di gara che prevedeva l’affidamento disgiunto dei tre ambiti di gara così formulato:

“Le gare riguarderanno separatamente l’esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana relativi ai seguenti ambiti

1. *ambito urbano esteso di Torino comprensivo di tutte le linee tranviarie e autobus urbane e di parte delle linee suburbane (“direttrici”), per un servizio annuo pari a circa 51 milioni di veicoli*km*
2. *ambito di bacino della corona metropolitana comprensivo di parte delle linee autobus suburbane (“integratrici” e di “prossimità”), di tutte le linee extraurbane automobilistiche, e di tutte le linee urbane per i Comuni esterni, per un numero massimo di 4 bacini di corona e per un servizio totale annuo di circa 10 milioni di veicoli*km (Nord 1.465.887; Sud 2.753.470; Sud-Ovest 2.811.464; Ovest 2.843.403)*
3. *ambito Sistema Ferroviario Metropolitano comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche, per un servizio annuo pari a circa 3,6 milioni di treni*km nel triennio 2007-9.”*

Alla luce delle motivazioni sopra espresse, appare necessario procedere ad un adeguamento dell’indirizzo fornito con la Deliberazione dell’Assemblea n. 2/2 del 14 Giugno 2007.

Ferme restando le analisi e le valutazioni condotte in termini di domanda di mobilità, che qui vengono riconfermate, non appare più opportuno individuare i bacini di domanda come ambiti di riferimento per le gare.

Si può individuare una diversa modalità per conseguire il raggiungimento degli obiettivi enunciati nel PTA; è possibile infatti prevedere che l’ambito dei servizi afferenti ai bacini di domanda dovrà costituire il riferimento nella gestione dei contratti di servizio. In tal modo i contratti di servizio devono anche assolvere il ruolo di favorire, attraverso le modifiche del Programma di Servizio, una programmazione unitaria ed integrata dei servizi per i bacini dell’Area Metropolitana;

Pertanto l’indirizzo che si fornisce non riguarderà più la procedura di gara ma la modalità di stesura dei contratti di servizio che saranno stipulati per l’esercizio in concessione dei servizi di TPL in area metropolitana. Tali contratti dovranno consentire la gestione e la programmazione unitaria ed integrata dei servizi di TPL relativamente agli ambiti di bacino descritti nel PTA.

L'indirizzo può pertanto così essere riformulato :

Gli studi effettuati nell'ambito del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico 2007-2009 sui bacini di servizio hanno individuato i seguenti ambiti:

- 1. ambito urbano esteso di Torino comprensivo di tutte le linee tranviarie e autobus urbane e di parte delle linee suburbane (“direttrici”);*
- 2. ambito di bacino della corona metropolitana comprensivo di parte delle linee autobus suburbane (“integratrici” e di “prossimità”), di tutte le linee extraurbane automobilistiche, e di tutte le linee urbane per i Comuni esterni, per un numero massimo di 4 bacini di corona;*
- 3. ambito Sistema Ferroviario Metropolitano comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche;*

I contratti di servizio che saranno stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana dovranno consentire la gestione e la programmazione integrata ed unitaria dei servizi di TPL relativi agli ambiti 1 e 2 sopra descritti.

- **Indirizzo 2 Corrispettivo e sua segmentazione**

Il corrispettivo unitario base messo a gara sarà quello in essere per i servizi di ciascun ambito, come rapporto fra il corrispettivo e il servizio commerciale al netto degli spostamenti fra i depositi e le linee. Poiché gli ambiti 1 e 2 avranno composizione di linee differenti dalla situazione attuale il corrispettivo unitario base di tali ambiti proverrà da una identificazione del corrispettivo unitario base per le seguenti tipologie:

- *servizio tranviario*
- *servizio autobus urbano Torino*
- *servizio autobus suburbano Torino*
- *servizio autobus urbano Comuni esterni*
- *servizio autobus extraurbani*

e dalla costruzione di un nuovo corrispettivo unitario base di ogni ambito sulla base delle linee attribuite all'ambito stesso.

Per l'ambito 1 il corrispettivo unitario contrattuale sarà specificato separatamente per le due tipologie tram e bus.

*Il corrispettivo unitario, anziché al veicolo*km, potrà essere commisurato al posto*km, più coerente unità di misura del servizio prodotto*

- L'indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.

- **Indirizzo 3 – Acquisizione al processo di gara delle risorse economiche integrative rispetto al contributo della Regione Piemonte**

Le seguenti risorse economiche integrative:

- a- integrazione da parte dei Comuni di Moncalieri, Chieri, Settimo al contributo regionale loro indirizzato e attribuito (salvo per ora Moncalieri) all'Agenzia in uno con tale contributo regionale*
- b- integrazione da parte dei Comuni di Collegno, Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro, Venaria al contributo regionale afferente all'Agenzia per l'intero servizio urbano e suburbano, che attualmente tali Comuni pagano direttamente a GTT*

Occorre, per bandire la gara, che tali risorse siano impegnate dai Comuni in questione per i 6 anni di validità del contratto a favore dell'Agenzia.

*Le risorse di tipo b) devono essere aggiunte alle risorse regionali e la relativa quantità di veicoli*km deve essere aggiunto alla produzione posta a gara.*

- L'indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.

- **Indirizzo 4 – Disponibilità dei beni essenziali**

Sarà messa a gara la gestione dei servizi, separati dai beni “essenziali” a tale gestione. I beni essenziali che seguono:

- a) *per la gestione dei servizi ferroviari attualmente assicurati da GTT*
 - *infrastrutture di linea, stazioni, depositi e officine, sistema di controllo delle linee ferroviarie*
- b) *per la gestione dei servizi di ambito urbano esteso di Torino*
 - *depositi*
 - *materiale rotabile tranviario*
 - *infrastrutture della rete tranviaria*
 - *infrastrutture di linea (paline, pensiline, ecc)*
 - *Sistema Informativo del Servizio e connesse funzioni di priorità semaforica e informazione telematica ai cittadini sono da considerare come gestiti da uno o più soggetti terzi rispetto alle Aziende che partecipano alla gara.*

La descrizione dei beni e dei processi di loro mantenimento ordinario e straordinario non faranno parte del Capitolato di Servizio che sarà allegato al Bando di Gara.

Il Capitolato descriverà la disponibilità di tali beni e le funzioni che tali beni esplicheranno a favore dell’Azienda Aggiudicataria, a fronte dei quali tale Azienda si obbligherà a corrispondere un pagamento annuo predeterminato.

- *L’indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.*

- **Indirizzo 5 – Obiettivi di efficienza ed economicità del servizio**

Il capitolato esplicherà gli obiettivi di efficienza (rapporto fra passeggeri paganti e produzione) e di economicità (rapporto fra produzione e costo relativo) impegnando l’Azienda Concessionaria ad aumenti di passeggeri paganti (da cui dipende l’erogazione regionale di maggiori risorse a titolo di recupero inflattivo) e di maggiore produttività (che permette all’Ente Concedente di recuperare parte delle maggiori risorse per estendere il servizio).

- *L’indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.*

- **Indirizzo 6 – Servizio prescritto e sue modificazioni**

L’Agenzia prescriverà un Programma di Servizio preliminare su base di un anno standard.

Le Aziende concorreranno con un Programma di Esercizio esecutivo sulla stessa base.

Offerta economica e Programma di Esercizio su base anno standard daranno luogo al corrispettivo standard sulla base del quale verrà assegnato il punteggio di gara per la parte economica.

Negli anni seguenti all’aggiudicazione l’Agenzia individuerà i criteri e l’Azienda Aggiudicataria formulerà e si farà approvare il Programma di Esercizio Preventivo anno per anno.

Modifiche del Programma di Esercizio approvato - relative al numero delle linee, alla lunghezza delle linee, al numero delle corse, nonché al tipo di materiale tram/bus impiegato - di natura non temporanea (inferiore al mese) previa approvazione dall’Agenzia costituiranno variazioni contrattuali e genereranno una coerente compensazione nascente o cessante.

Variazioni di velocità commerciale dell’intero sistema oggetto del contratto su base annua - oggettivate da un sistema telematico di monitoraggio delle prestazioni a disposizione dell’Agenzia - oltre una predeterminata franchigia si rifletteranno parzialmente sul contributo unitario contrattuale.

- *L’indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.*

- **Indirizzo 7 – Riduzione della produzione e del corrispondente corrispettivo per sciopero**

Le riduzioni di produzione per sciopero daranno luogo ad una riduzione del corrispettivo applicando ad esse il corrispettivo unitario. Una parte di tali riduzioni di produzione potrà essere reinvestita in servizi aggiuntivi di natura occasionale durante l'anno.

- L'indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.

- **Indirizzo 8 – Qualità del servizio**

La qualità del servizio sarà prescritta ai massimi livelli presenti al momento della gara. Sarà richiesto un miglioramento di tali livelli per il secondo triennio del periodo di vigenza contrattuale. Il mancato raggiungimento dei livelli prescritti di qualità del servizio darà luogo a penali.

- L'indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.

- **Indirizzo 9 – Obblighi relativi al trasferimento del personale all'eventuale Azienda subentrante**

In caso di un'impresa subentrante ad un'altra nella gestione del servizio, o anche in quota parte del medesimo, il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, allegato A, del R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 conservando al personale l'inquadramento contrattuale ed il trattamento economico originario, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere, rinviando alla successiva contrattazione i principi di armonizzazione, nonché gli aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro.

- L'indirizzo non necessita di adeguamenti ma di specifiche di dettaglio per integrare la documentazione di gara.

Per i servizi di competenza dell'Agenzia vige il cd. "Sistema di abbonamenti integrati Formula"; Formula è un sistema tariffario a zone, applicato agli abbonamenti, esistente in Regione fin dal 1996. La tariffa pagata dal cliente è in funzione del numero di zone attraversate.

Le tariffe di abbonamento Formula si applicano ai servizi di qualsiasi impresa esercente trasporto pubblico locale nell'area a prescindere dal contratto e dall'Ente con cui esso è stato sottoscritto.

Attualmente la ripartizione dell'introito complessivo di competenza (denominato anche "monte introiti Formula") tra gli affidatari dei servizi afferenti ai vari contratti avviene in quote fisse secondo quanto stabilito in accordi commerciali sottoscritti tra gli operatori.

Ai sensi dell'art. 12 della L.R. 1/2000, Formula e le relative tariffe costituiscono obbligo di servizio per i concessionari di servizi di TPL.

Nel PTA 2007/2009 si è affrontato il tema relativo alla definizione da parte degli enti concedenti delle modalità di ripartizione degli introiti tariffari in seguito all'affidamento delle concessioni di servizi mediante procedure pubbliche prevedendo il passaggio da un accordo commerciale ad uno specifico obbligo contrattuale già definito in sede di procedura di affidamento.

In attuazione al PTA 2007/2009, d'intesa con la Regione, l'Agenzia ha sviluppato le regole per la ripartizione degli introiti descrivendoli in uno specifico documento denominato "Agenzia e Sistema tariffario Formula".

La Regione si è impegnata nell'ambito dell'Accordo di programma sottoscritto in data 26/03/2008 con l'Agenzia ad adottare il citato documento nell'ambito dei contratti di servizio ferroviari nonché a promuoverne l'adozione presso gli altri soggetti di delega i cui servizi, in tutto o in parte, rientrano nel sistema tariffario Formula.

Il documento è stato trasmesso dalla Regione agli Enti soggetti di delega con nota prot. 2112/DB1204 del 10/03/2009.

Le procedure di gara sviluppate dagli Enti soggetti di delega e dalla Regione Piemonte hanno adottato il documento come parte integrante della descrizione degli obblighi di servizio.

Nel medesimo documento ed in coerenza con il PTA, l'Agenzia ha sviluppato il tema dell'introduzione di un nuovo biglietto singolo integrato Formula per l'intera area metropolitana denominato BIM Biglietto Integrato Metropolitan.

Sono state definiti l'area di applicazione, la tipologia dei biglietti e le modalità di ripartizione degli introiti nelle more dell'istituzione di un sistema di bigliettazione elettronica.

Non si è proceduto all'individuazione di una proposta di importi tariffari per ciascuna tipologia di biglietto; usualmente l'introduzione di nuove tipologie tariffarie avviene in occasione di una manovra tariffaria; si tratta infatti di una condizione favorevole per discutere e definire la proposta di Biglietto Integrato Metropolitan (BIM) e le tariffe applicabili.

Sia per il mantenimento dell'attuale Sistema Tariffario Integrato, sia per l'introduzione del Biglietto Integrato, è pertanto necessario che il documento "Agenzia e Sistema integrato Formula" ([Allegato 1](#) alla presente deliberazione) costituisca per la stazione appaltante uno specifico documento di gara.

Il PTA, nella sezioni 3.4 e 3.5 ha sviluppato specifici programmi di miglioramento dei servizi di TPL.

Ad oggi gran parte delle azioni previste sono state implementate applicando la flessibilità consentita dai contratti di servizio in essere per la modifica e la variazione delle linee esistenti e l'introduzione di nuovi servizi.

In considerazione delle restanti operazioni di attuazione dei programmi di miglioramento e in una visione che consenta di garantire l'attuazione in tempi brevi delle esigenze ancora non rilevate che potranno manifestarsi in futuro, anche durante le fasi di indagine del Piano della Mobilità Metropolitana, si ritiene fondamentale che il nuovo contratto di servizio garantisca analoga possibilità.

Tutto quanto sopra premesso e considerato

visto l'art. 7 dello Statuto relativamente alla competenza dell'Assemblea;

visto l'art. 33, commi 1 e 2 in ordine all'informazione e partecipazione degli enti aderenti agli atti fondamentali dell'Agenzia;

acquisito il parere del segretario dell'Agenzia in ordine alla regolarità formale e sostanziale della deliberazione;

acquisito il parere favorevole del direttore generale in ordine alla regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49, 1° comma del T.U.E.L.;

visto l'art. 134 comma 4 del citato T.U.E.L. e ritenuta l'urgenza;

Si propone che

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Deliberi di proporre all'Assemblea:

1. di prendere atto dell'indirizzo del Consiglio Comunale della Città di Torino di cui in premessa e di attribuire al Comune medesimo, al fine di mantenere l'unitarietà di gestione

di tutti servizi attinenti la mobilità urbana, la funzione di stazione appaltante di quei servizi afferenti agli ambiti territoriali urbano esteso di Torino e di bacino della corona metropolitana di cui al PTA 2007-2009, che secondo il predetto indirizzo saranno affidati nell'ambito di un'unica procedura di gara;

2. ridefinire l'indirizzo per le gare n. 1 fornito con il PTA 2007-2009, così come delineato in narrativa, confermando gli altri indirizzi;
3. di dare atto che gli organi e la struttura tecnica dell'Agenzia, nello spirito di massima collaborazione, forniranno a beneficio della stazione appaltante specifici documenti contenenti il dettaglio degli indirizzi forniti nel PTA sulla base del lavoro già sviluppato nell'ambito dell'attività preparatoria alle procedure di gara ed utilizzabili per la stesura del capitolato e del contratto di servizio;
4. di prevedere che la stazione appaltante uniformi il capitolato al documento inerente il sistema tariffario formula [Allegato 1](#) alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale;
5. dichiarare, con successiva votazione separata, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.

Parere favorevole del Segretario dell'Agenzia Il Segretario Dott. Adolfo Repice	Parere favorevole del direttore generale pro-tempore in ordine alla regolarità tecnica e contabile ai sensi dell'art. 49, co.1 del TUEL. Il direttore generale f.f. Cesare Paonessa
---	---

Il Presidente pone in votazione la proposta.

L'assemblea approva all'unanimità.

Con il medesimo esito viene successivamente approvata l'immediata esecutività del provvedimento.

Firmato

IL PRESIDENTE
Dott. Giovanni Nigro

Firmato

IL SEGRETARIO verbalizzante
Dott.ssa Elisabetta BOVE