

**Agenzia Mobilità
Metropolitana Torino**

Consorzio tra Enti Locali

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI
AL 30 GIUGNO 2009**

LUGLIO 2009

Indice

1.	AGGIORNAMENTO QUADRO NORMATIVO.....	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo.....	5
2.	PIANIFICAZIONE DI LUNGO E MEDIO TERMINE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ.....	21
2.1.	Il quadro strategico di medio e lungo periodo.....	21
2.2.	Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'Area metropolitana di Torino.....	22
2.2.1.	Completamento indagine IMQ 2008	22
2.2.2.	Avvio indagine IMQ 2010	25
2.2.3.	Pianificazione SFM a medio – lungo termine.....	26
2.3.	Valutazioni quantitative e di scenario sul sistema dei trasporti.....	27
2.4.	Sviluppo del sistema tariffario.....	28
3.	PROGRAMMAZIONE DEL SISTEMA A BREVE TERMINE	30
3.1.	Sistema ferroviario metropolitano	30
3.2.	Il sistema verso le gare.....	32
3.3.	Interventi afferenti alla rete di TPL urbano della Città di Torino.....	34
3.4.	Servizio notturno: primo anno di esercizio.....	36
3.5.	Integrazione e razionalizzazione dei servizi sull'asse Torino – Caselle Aeroporto - Ciriè	39
3.5.1.	Linee extraurbane Torino – Ciriè e Torino - Caselle Aeroporto	39
3.5.2.	Ferrovia Torino – Ceres e linea urbana Dora Fly.....	41
3.6.	Riorganizzazione del servizio extraurbano in Val Ceronda	42
3.7.	Collegamento Collegno Fermi – Zona commerciale PIP – Ikea	44
3.8.	Chiusura di Stazione Dora RFI	44
3.9.	Attività propedeutica alla trattativa per il nuovo Contratto di Servizio con Trenitalia	46
3.10.	Osservazione dei servizi.....	50
3.10.1.	Monitoraggio dei servizi ferroviari	51
3.10.2.	Osservazione del servizio urbano e suburbano	52
3.10.3.	Osservazione del servizio extraurbano	52
3.11.	Altre attività relative alla pianificazione e programmazione dei servizi.....	52
4.	LA STRATEGIA DEGLI INVESTIMENTI.....	53
5.	RICOGNIZIONE SULL'ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO	57
5.1.	Semplificazione amministrativa	57
5.2.	Innovazione gestionale	59

1. AGGIORNAMENTO QUADRO NORMATIVO

1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

La seguente parte, tratta dalla Relazione al Bilancio 2009, è aggiornata con le novità normative registrate nel primo periodo dell'anno. Per completezza di lettura si è integrato il rapporto preesistente; le parti di aggiornamento sono evidenziate mediante utilizzo del carattere "grassetto".

Il settore del trasporto pubblico locale è regolato da molteplici fonti che, partendo da quelle comunitarie e passando a quelle nazionali e regionali, hanno prodotto un complesso normativo di non semplice lettura.

Con la presente parte della relazione si intende tratteggiare, a grandi linee tale quadro, con particolare riferimento alle novità registrate nel corso del 2008 ed a quelle che si avranno nel 2009.

La normativa europea.

Il Trattato di Roma del 1952 istitutivo della CEE, dedica il Titolo V (nella versione consolidata del Trattato sull'Unione Europea) ai Trasporti prevedendo, all'art. 73, la compatibilità con il Trattato degli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.

Il Regolamento (CEE) n. 1191/69, modificato dal Regolamento (CEE) n. 1893/91, relativo all' "azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile", ha rappresentato la norma fondamentale del settore a livello comunitario introducendo la nozione di "obbligo di servizio pubblico", vale a dire gli " obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni".

Lo stesso Regolamento ha determinato lo schema generale di applicazione degli obblighi di servizio nel trasporto terrestre, indicando la possibilità per i diversi Stati membri di imporre o mantenere determinati obblighi di servizio, garantendo agli operatori le compensazioni economiche necessarie a soddisfare gli obblighi riconosciuti dal soggetto pubblico.

Il Regolamento ha individuato tre tipologie di obblighi di servizio:

- obbligo di esercizio: volto a far sì che l'erogatore del servizio adotti tutte le misure in grado di garantire un servizio di trasporto conforme a norme di continuità, regolarità e capacità;
- obbligo di trasporto: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti ed effettui e qualsiasi trasporto di persone (o merci) a prezzi e condizioni generali predeterminati;

- obbligo tariffario: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti prezzi omologati in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa.

Con l'approvazione del Regolamento 1893/91 il campo di applicazione del Regolamento 1191/69 è stato esteso agli operatori dei trasporti urbani, extraurbani e regionali e, in particolare, accanto agli obblighi di servizio è stato introdotto il contratto di servizio pubblico, quale strumento di regolamentazione del rapporto tra la pubblica amministrazione e l'impresa di trasporto.¹

Nulla però disponeva il Regolamento in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto.

Peraltro, l'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del Trattato, 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, delle specifiche missioni loro affidate.

Con la Sentenza "Altmark" Causa C-280/00 si è registrato un importante arresto della Corte di Giustizia che ha riguardato l'applicazione del Regolamento 1191/69; in particolare la sentenza ha stabilito che :

... condizione per l'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.

Tuttavia, sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione qualora debbano essere considerate una compensazione che rappresenta la contropartita delle prestazioni fornite dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. Ai fini dell'applicazione di tale criterio incombe al giudice a quo verificare il ricorrere delle seguenti condizioni:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro;

¹ Si segnalano anche la Direttiva "quadro" 440/1991/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e accolta nell'ordinamento italiano con decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, la Direttiva 52/2000/CE sulla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, recepita con il D.Lgs. n. 333 del 2003, nonché la Rettifica della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) che unitamente alle direttive 2001/12/CE 2001/13/CE è stata recepita con il D.Lgs. 188/2003

- *in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;*
- *in terzo luogo, la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;*
- *in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.*

Sempre nel 2000, è da registrare la pubblicazione sulla GUCE del 29/04/2000, della "Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto Comunitario" (2000/C 121/02); la Commissione, dato il ricorso sempre più frequente a questa forma di associazione con gli operatori, ha ritenuto necessario informare gli operatori interessati e i poteri pubblici sulle disposizioni ritenute applicabili alle concessioni. Per quanto riguarda le concessioni di servizi, non essendo in allora presente alcuna definizione della nozione di concessione di servizi, questa veniva individuata tenendo conto della giurisprudenza della Corte di Giustizia e della opinio juris individuandola come tale allorché *"l'operatore si assume i rischi di gestione del servizio (sua istituzione e gestione) rifacendosi sull'utente, soprattutto per mezzo della riscossione di un qualsiasi tipo di canone. La modalità di remunerazione dell'operatore è, come nel caso della concessione di lavori, un elemento che permette di stabilire l'assunzione del rischio di gestione."*

La Comunicazione, ricorda poi che le concessioni, come del resto ogni atto dello Stato che stabilisca le condizioni cui è soggetta una prestazione di attività economiche, ricadono nel campo di applicazione delle disposizioni degli articoli da 28 a 30 (ex articoli da 30 a 36) e da 43 a 55 (ex articoli da 52 a 66) del trattato CE o dei principi sanciti dalla giurisprudenza della Corte. Si tratta in particolare dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento, trasparenza, mutuo riconoscimento e proporzionalità:

- la parità di trattamento. questo principio comporta segnatamente che le regole del gioco devono essere conosciute da tutti i concessionari potenziali e devono applicarsi a tutti in maniera uniforme. La Corte ha precisato, per consentire una comparazione oggettiva delle offerte, che queste devono essere tutte conformi alle prescrizioni di cui al capitolato d'onori. Se un potere aggiudicante prende in considerazione una modifica di un'unica offerta dopo l'apertura delle buste, secondo la Corte ne risulterebbe avvantaggiato l'offerente interessato. Sono contrarie alla parità di trattamento tutte le disposizioni che riservano contratti pubblici alle imprese nelle quali lo Stato o il settore pubblico detiene una partecipazione maggioritaria o totale;
- la trasparenza: il principio della trasparenza può essere assicurato con ogni mezzo adeguato, ivi compresa la pubblicità, che contenga le informazioni necessarie per

consentire ai concessionari potenziali di decidere se partecipare o meno alla gara. Nella quasi-totalità degli Stati membri, norme o prassi amministrative prevedono che il potere aggiudicante renda pubblica la sua intenzione di bandire una gara di concessione (a tale proposito, nella sua sentenza Telaustria, la Corte di giustizia dell'Unione europea ricorda l'obbligo per il potere aggiudicante di garantire un adeguato grado di pubblicità nei confronti di ogni offerente potenziale, nel quadro dell'attribuzione di concessioni);

- la proporzionalità: in base al principio della proporzionalità, ogni misura scelta deve essere al tempo stesso necessaria ed adeguata allo scopo ricercato. In materia di concessioni, uno Stato membro non può esigere capacità tecniche, professionali o finanziarie sproporzionate ed eccessive in occasione della selezione dei candidati. La durata della concessione non deve neppure ridurre o limitare la libera concorrenza oltre quanto è necessario per garantire l'ammortamento degli investimenti ed una remunerazione ragionevole dei capitali investiti, mantenendo peraltro un rischio inerente alla gestione per il concessionario.
- il riconoscimento reciproco: secondo il principio del riconoscimento reciproco, uno Stato membro è tenuto ad accettare i prodotti e i servizi forniti da operatori economici di un altro Stato membro. Esso deve del pari accettare le specificazioni tecniche, i controlli, i titoli, i certificati e le qualifiche richiesti da un altro Stato membro, allorché tali elementi vengono riconosciuti come equivalenti.

La necessità di assicurare una gestione più efficiente ed efficace dei servizi di trasporto, la volontà di definire un quadro normativo certo ed omogeneo, l'esigenza di aggiornare le regole sugli aiuti di Stato, hanno pertanto spinto la Commissione europea ad adottare un nuovo Regolamento.

Dopo una prima proposta presentata nel luglio del 2000 e ritirata nel 2005, il 3 dicembre 2007 è stato pubblicato sulla G.U.C.E. il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Il Regolamento 1370/2007 introduce rilevanti novità nel settore del trasporto di persone prevedendo in particolare:

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura² a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico³;
- che i contratti di servizio pubblico siano aggiudicati conformemente alle norme previste nel regolamento stesso qualora tali contratti assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE⁴;

² Il Regolamento definisce la «compensazione di servizio pubblico» come 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.

³ Il regolamento n. 1370/07 non definisce gli obblighi di servizio (con una parziale eccezione per quelli tariffari), ma attribuisce alle "autorità competenti" tale definizione e individuazione, precisando che essi devono perseguire il fine di garantire la prestazione di trasporto pubblico di passeggeri di interesse economico "senza discriminazione e in maniera continuativa".

- la possibilità di affidare i servizi *in house*, qualora ricorrano le condizioni previste dal Regolamento, e non sia vietato dalla legislazione nazionale, ad 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 strutture⁵;
- la 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, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale;
- la facoltà, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di valore limitato⁶;
- l'obbligo, nel caso di affidamento di un contratto di servizio pubblico senza ricorso a procedura di gara, di osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

Il Regolamento entrerà in vigore il 3 dicembre 2009 ad eccezione dell'applicazione delle norme sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada (art. 5) per le quali è previsto un periodo transitorio di 10 anni durante il

⁴ Il Regolamento non determina le regole con le quali effettuare la procedura di gara per la scelta del concessionario ma ne descrive le caratteristiche stabilendo che 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.

⁵ L'affidamento "in house" regolato dal Regolamento 1371/07 rappresenta il primo caso, a livello comunitario, di normazione di un istituto che, seppur individuato per la prima volta nel Libro Bianco sugli Appalti del 1998, sostanzialmente è stato costruito dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 18 novembre 1999, causa C-107/98 – Teckal.

Proprio per ciò è da rilevare, contrariamente a quanto stabilito dalla giurisprudenza finora intervenuta, che il regolamento n. 1370/07, pur ritenendo che "l'assetto proprietario" costituisca uno degli "elementi" da prendere in considerazione al fine della determinazione della sussistenza della condizione del controllo analogo, non richieda, tuttavia, affinché l'autorità competente possa procedere all'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico di passeggeri ad un "operatore interno", che questi sia a totale partecipazione pubblica. Infatti, l'art. 5, par. 2, lett. a), periodo 2°, prevede espressamente che *"conformemente al diritto comunitario la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo analogo a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri"*

E' inoltre da registrare come il Regolamento individui la modalità di affidamento "in house", diversamente da quanto farà il legislatore nazionale con l'art. 23bis della L. 133/2008, come una forma alternativa e non residuale, all'affidamento mediante procedura di gara.

⁶ Valore annuo medio stimato inferiore a € 1.000.000 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

quale 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.

Il Regolamento prevede inoltre, tra l'altro, che i contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente all'entrata in vigore dello stesso Regolamento in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4⁷.

Visto il richiamo operato dal Regolamento alle direttive 2004/17/CE⁸ o 2004/18/CE⁹, si riportano di seguito le disposizioni di tali direttive che definiscono le concessioni di servizi e che con l'entrata in vigore del Regolamento 1371/2007 saranno discriminanti circa l'individuazione della procedura di selezione:

- Direttiva 2004/17/CE - art. 1, paragrafo 3, lett. b): La «concessione di servizi» è un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo;
- Direttiva 2004/18/CE - art. 1, paragrafo 4: La «concessione di servizi» è un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo.

Tali disposizioni trovano attuazione nell'art. 3 del D.Lgs. 163/2006 comma 12 laddove si definisce la concessione di servizi come *un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi [avente quindi per oggetto le prestazioni di servizi di cui all'allegato II], ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo, in conformità all'articolo 30.*

L'art. 30, comma 2, amplia la definizione stabilendo che “nella concessione di servizi la controprestazione a favore del concessionario consiste unicamente nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente il servizio. Il soggetto concedente

⁷ Dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici 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 quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi. 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.

⁸ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali

⁹ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi

stabilisce in sede di gara anche un prezzo, qualora al concessionario venga imposto di praticare nei confronti degli utenti prezzi inferiori a quelli corrispondenti alla somma del costo del servizio e dell'ordinario utile di impresa, ovvero qualora sia necessario assicurare al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare”.

Normativa nazionale e regionale

Come è noto, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato interessato da una forte e significativa produzione normativa, a partire dalla riforma organica della disciplina di settore introdotta dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (c.d. “decreto Burlando”), mentre a livello regionale la legge di riferimento per il TPL è rappresentata dalla L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 così come modificata ed integrata dalla L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

Con il “decreto Burlando”, attuativo della delega contenuta nella legge “Bassanini” n. 59 del 1997, sono stati affrontati principalmente i seguenti aspetti:

- a. riallocazione, all’insegna del principio di sussidiarietà, delle diverse competenze in materia, elencando tassativamente le funzioni statali ed operando il conferimento di tutte le altre funzioni e compiti a regioni ed enti locali, imponendo alle regioni di conferire alle province, ai comuni e agli altri enti locali le funzioni che non necessitano di unitario esercizio a livello regionale;
- b. individuazione dei criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, miranti ad incentivare il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi.

Non manca nel decreto un riferimento al Regolamento 1191/69 in materia di compensazioni economiche degli obblighi di servizio laddove, all’art. 17, è previsto che 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, 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.

Con riferimento all’introduzione delle regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi, i temi fondamentali trattati nel decreto riguardano:

- a. l’obbligo di regolare i rapporti tra ente locale e soggetto erogatore i servizi di trasporto pubblico locale mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni;
- b. 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;
- c. la partecipazione alle gare di soggetti in possesso dei requisiti di idonei 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 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;

- d. l'aggiudicazione, che deve avvenire 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.

Al fine di consentire un graduale approccio al nuovo assetto, il legislatore ha previsto un periodo transitorio nel corso del quale è stata data alle Regioni la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti in essere ai concessionari.

La scadenza del periodo transitorio, fissata inizialmente al 31/12/2003, più volte posticipata, è avvenuta, in linea generale, il 31/12/2007¹⁰. Sulla base dell'ultimo periodo dell'art. 18 comma 3 bis del decreto Burlando, dal 1 gennaio 2008 tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali.¹¹

Peraltro, il comma 3 ter dell'art. 18, introdotto dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266, prevede che 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:

¹⁰ Termine prorogato dall'art. 6, comma 4-bis, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17. Precedentemente l'art. 11, comma 3, L. 1° agosto 2002, n. 166, aveva stabilito che il termine originario del 31 dicembre 2003 potesse essere prorogato per un biennio. Successivamente era stato stato prorogato al 31 dicembre 2005 dall'art. 23, comma 3-bis, D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2004, n. 47 e al 31/12/2006 dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

¹¹ Con riferimento alle modalità di affidamento, è utile ricordare che con l'entrata in vigore della legge 15 dicembre 2004, n. 308, "*Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione*", è stata sancita l'esclusione del TPL dall'ambito di applicazione dell'art. 113 del Decreto Legislativo. n. 267 del 18 agosto 2000 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali – T.U.E.L.) che, come modificato dall'art. 35 della L. 448/2002, aveva introdotto una disciplina di carattere generale sulla gestione delle reti e sull'erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica prevedendo tre modalità per l'affidamento della gestione del servizio:

- a) espletamento di gare ad evidenza pubblica;
- b) affidamento a società a capitale misto pubblico privato, con socio privato scelto mediante gara;
- c) affidamento *in house*¹¹, alle seguenti condizioni:
 1. sussistenza tra amministrazione aggiudicatrice e affidatario del servizio di rapporto di delegazione interorganica;
 2. titolarità in capo all'ente pubblico di un controllo su tale soggetto analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi;
 3. il soggetto erogatore deve realizzare la parte più importante della propria attività in favore dell'ente che lo controlla.

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.

A tale riguardo, ovvero della possibilità da parte della Regione di disporre la proroga di cui all'art. 18 comma 3 ter, si richiamano le seguenti disposizioni:

- art. 10 della L.R. Piemonte 17/2004, che stabilisce che *il termine di cui all'articolo 21, comma 1, della l.r. 1/2000* (periodo in cui vale la procedura semplificata di affidamento dei servizi) *è differito al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia*; il legislatore regionale ha quindi scelto di operare un rinvio dinamico alla legislazione statale circa la durata del periodo transitorio per la Regione Piemonte;
- art. 11 comma 2-quater della L.R. Piemonte 1/2000: *la Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio*; ciò, con riferimento ai servizi di competenza dell'Agenzia sembrerebbe essere avvenuto con l'Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009;
- l'art. 19 comma 2 dell'Accordo di programma, sottoscritto tra Regione Piemonte e Agenzia il 26/03/2008¹², il cui schema prevede che *in attesa che si concludano le procedure che consentiranno all'Agenzia di rendere note nel bando di gara le condizioni che regoleranno la messa a disposizione di reti, impianti e di altre dotazioni patrimoniali, la cui disponibilità è essenziale per l'effettuazione del servizio (art. 18 co. 2 lett. A) del D.Lgs. 422/1997), il termine previsto nel programma triennale regionale 2007-2009 entro cui gli enti procedono all'avvio delle gare è posticipato al termine del periodo transitorio concesso e concedibile dalla normativa nazionale.*

In relazione a quanto sopra la Giunta Regionale, nell'approvare lo schema di Accordo di programma (D.G.R. n. 21 - 8274 del 25 febbraio 2008) ha quindi stabilito specifici criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio, così come previsto dall'art. 11 comma 2-quater della L.R. 1/2000 posticipando il termine entro cui procedere all'avvio delle gare in relazione alla soluzione del problema della disponibilità dei beni essenziali (peculiare per i servizi di TPL della città di Torino), e nel limite del periodo transitorio concedibile dalla normativa nazionale. In particolare viene

¹² Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009

in evidenza il servizio urbano e suburbano della Città di Torino, in quanto esercito dalla società GTT (società risultante dalla fusione intervenuta tra le società ATM e SATTI affidatarie di servizi di TPL operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale, rispettivamente per i servizi urbani e suburbani di Torino e per i servizi di TPL extraurbani della provincia di Torino), che risponde alle caratteristiche sopra richiamate dall'art. 18 comma 3 ter.

L'Accordo di programma sottoscritto con la Regione Piemonte il 26/03/2008 assegna le risorse per il finanziamento dei servizi minimi (automobilistici e tranviari), a compensazione degli oneri conseguenti ai contratti di servizio, sottoscritti con gli esercenti (oltre che per la gestione delle attività connesse al conferimento della materia) determinandone l'importo, per il 2007, in € 153.599.413,46 (+ IVA), con un indicizzazione annua pari al 50% dell'indice di inflazione programmata definito nel DPEF. A tali risorse si aggiungono quelle destinate al finanziamento dei servizi minimi ferroviari di competenza dell'Agenzia che al 2007 ammontano ad € 46.175.042,85 inclusivo di Iva 10 % ed oneri di funzionamento Agenzia.

L'Accordo prevede che qualora si rendessero successivamente disponibili a vario titolo eventuali risorse, la loro assegnazione sarà disciplinata in un apposito "addendum" con modalità tali da non inficiare gli atti consequenziali all'Accordo stesso.

Nella fattispecie, per effetto delle disposizioni contenute nella L. 24/12/2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) all'art. 1 commi 295 ("al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi di TPL, di attuare il processo di riforma del settore e di garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti è riconosciuta la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio da autotrazione") e 298 (... "al fine di adeguare le risorse destinate ai servizi di TPL [...] è attribuita alle Regioni una quota dell'accisa sul gasolio [...]"), a decorrere dal 2008 si sono rese disponibili ulteriori risorse che, per la Regione Piemonte, sono pari a complessivi € 43.422.222,30.

Con D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008, la Regione Piemonte, ha disposto l'integrazione delle risorse economiche previste per l'espletamento dei servizi di trasporto per il periodo di validità 1/1/2008 – 31/12/2010 con le risorse di cui sopra provvedendo al riparto tra i soggetti di delega ex art. 9 della L.R. 1/2000 ed attribuendo all'Agenzia l'importo di € 25.677.774,44. Tali risorse seguiranno il medesimo regime di aggiornamento annuo già previsto per le risorse indicate nel Programma Triennale ovvero saranno adeguate in ragione del 50% dell'inflazione programmata dallo Stato per l'anno di riferimento.

Successivamente, con D.G.R. n. 32-9796 del 18/10/2008, la Regione Piemonte ha approvato le bozze di "Addendum" agli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, tra i quali quello relativo all'Accordo sottoscritto con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Con la medesima deliberazione è stato disposto il trasferimento delle risorse ai soggetti di delega che, sulla base di intese con le aziende (concessionarie dei servizi di TPL) provvederanno ad erogare le stesse risorse, per l'anno 2008 a titolo di anticipazione, con conguaglio da effettuarsi (per il periodo dal 1/1/2008 sino alla data di decorrenza

del nuovo contratto), parametrando le compensazioni complessive da erogare alle aziende a quelle desumibili dall'offerta risultante aggiudicataria, a seguito delle procedure di affidamento mediante gara. La Regione prevede altresì che le risorse aggiuntive corrispondenti alla quota anticipata per il 2008, non potranno essere trasferite agli enti qualora non siano attivate le procedure concorsuali.

Con D.G.R. n. 57-10312 del 16 dicembre 2008, la Giunta Regionale ha parzialmente modificato ed integrato la deliberazione n. 32-9796 del 18/10/2008 prevedendo che il trasferimento delle risorse aggiuntive riconosciute agli enti soggetti di delega con la D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008, attribuite per l'anno 2008, avvenga a titolo incrementativo delle risorse già assegnate. La Giunta subordina inoltre l'erogazione delle risorse, per l'anno 2009, agli enti soggetti di delega, solo a seguito della pubblicazione, da parte di questi ultimi, di un bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di loro competenza.

Con D.G.R. 41-11759 del 13/07/2009, la Giunta Regionale approvato degli "indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria regionale piemontese" prevedendo la suddivisione della rete regionale in cinque lotti uno dei quali è rappresentato dal "lotto metropolitano" (servizio ferroviario metropolitano di Torino) per il quale l'indirizzo all'attivazione della procedura di gara si differenzia dalla tempistica prevista per gli altri lotti (avvio delle procedure dei primi lotti entro il 30 settembre 2009) in considerazione dei significativi interventi di potenziamento infrastrutturale programmati in coerenza con l'avanzamento del progetto del sistema ferroviario metropolitano strutturato dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino.

L'art. 23 bis della L. 133/2008, ha innovato la materia dei servizi pubblici di rilevanza economica, tra i quali il trasporto pubblico locale, prevedendo, tra l'altro:

- la possibilità di derogare alle modalità di affidamento ordinario (procedure competitive ad evidenza pubblica), per situazioni che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettono un efficace e utile ricorso al mercato, nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria;
- il divieto dei "soggetti titolari della gestione di servizi pubblici locali non affidati mediante le procedure competitive [..., di] acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, ne' svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, ne' direttamente, ne' tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, ne' partecipando a gare. [...].
- la possibilità (negata agli attuali concessionari in proroga per effetto dell'art. 18 del D.Lgs. 422/97) per i "soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali [..., di] concorrere alla prima gara svolta per l'affidamento, mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, dello specifico servizio già loro affidato."
- l'indicazione di procedere, in ogni caso, entro la data del 31 dicembre 2010, per l'affidamento dei servizi [...] mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica;

- il rinvio ad uno o più regolamenti, da emanarsi entro il 17/02/2009, al fine di, tra l'altro,
 - *armonizzare la nuova disciplina e quella di settore applicabile ai diversi servizi pubblici locali, individuando le norme applicabili in via generale per l'affidamento di tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica in materia [...], trasporti, [...];*
 - *disciplinare, per i settori diversi da quello idrico, fermo restando il limite massimo stabilito dall'ordinamento di ciascun settore per la cessazione degli affidamenti effettuati con procedure diverse dall'evidenza pubblica o da quella di cui al comma 3, la fase transitoria, ai fini del progressivo allineamento delle gestioni in essere alle disposizioni di cui al presente articolo, prevedendo tempi differenziati e che gli affidamenti diretti in essere debbano cessare alla scadenza, con esclusione di ogni proroga o rinnovo;*
 - *prevedere nella disciplina degli affidamenti idonee forme di ammortamento degli investimenti e una durata degli affidamenti strettamente proporzionale e mai superiore ai tempi di recupero degli investimenti;*
 - *disciplinare, in ogni caso di subentro, la cessione dei beni, di proprietà del precedente gestore, necessari per la prosecuzione del servizio;*
 - *individuare espressamente le norme abrogate ai sensi del presente articolo.*

L'art. 25 della legge 28/01/09, n. 2 (Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 29 novembre 2008, n. 185, recante “*misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale*”) ha previsto specifici interventi finanziari a favore delle ferrovie e del trasporto pubblico locale.

In particolare oltre a prevedere l'istituzione un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, il comma 2 dell'art. 25 prevede che, per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia s.p.a., e' autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.

L'erogazione delle risorse e' subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione per garantire che il fabbisogno dei servizi sia contenuto nel limite degli stanziamenti di bilancio dello Stato, complessivamente autorizzati e delle eventuali ulteriori risorse messe a disposizione dalle Regioni per i contratti di servizio di competenza, nonché per garantire che, per l'anno 2009, non vi siano aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. Quota parte delle risorse deve essere finalizzata all'incremento e al miglioramento del materiale rotabile dedicato al trasporto pubblico ferroviario. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono individuate la quota destinata all'acquisto di nuovo materiale rotabile e la destinazione delle risorse per i diversi contratti.

Il decreto non è stato ancora emanato

L'articolo 7, comma 3-ter, della legge 9-4-2009 n. 33 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a

sostegno dei settori industriali in crisi”, ha previsto, integrando il comma 1 dell’art. 18 del Decreto Legislativo n. 422/1997, che i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario “comunque affidati” abbiano una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei.

La norma, quindi, da un lato, inserisce una durata minima dei contratti di affidamento, pari a sei anni, che peraltro coincide con il limite massimo previsto dalla normativa regionale, dall’altro, ne aumenta la durata massima, portandola dai nove anni previsti dal Decreto Legislativo n. 422/1997, a dodici anni, in considerazione della previsione di una possibilità di rinnovo, da parte delle Regioni.

La motivazione addotta a sostegno di un più esteso periodo di affidamento è, in generale, quella di consentire al gestore una pianificazione di lungo termine del servizio, che tenga conto di una efficiente gestione del personale e della necessità di ottenere risorse finanziarie adeguate per sostenere investimenti a redditività differita, disponendo di un arco temporale congruo al recupero di detti investimenti.

L’art. 30 (Tutela non giurisdizionale dell’utente dei servizi pubblici) della legge 18 giugno 2009, n. 69 (*Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile*) stabilisce che le carte dei servizi dei soggetti pubblici e privati che erogano servizi pubblici o di pubblica utilità contengono la previsione della possibilità, per l’utente o per la categoria di utenti che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, di promuovere la risoluzione non giurisdizionale della controversia, che avviene entro i trenta giorni successivi alla richiesta; esse prevedono, altresì, l’eventuale ricorso a meccanismi di sostituzione dell’amministrazione o del soggetto inadempiente.

La disposizione normativa prevede che “entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (4 luglio 2009), le autorità amministrative che svolgono la propria attività nelle materie contemplate dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dalla legge 14 novembre 1995, n. 481, e dalla legge 31 luglio 1997, n. 249, nell’autonomia garantita dai rispettivi ordinamenti, nonché, per i servizi pubblici o di pubblica utilità non regolati dalle medesime autorità, esclusi i servizi pubblici locali, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l’innovazione, emanano un decreto che individua uno schema-tipo di procedura conciliativa ai sensi del comma 1, da recepire nelle singole carte dei servizi entro il termine di novanta giorni dalla data della sua adozione.”

Il 9 luglio 2009, il Senato ha approvato in via definitiva il disegno di legge riportante “Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia”; la legge interviene nuovamente nel settore dei trasporti pubblici locali apportando ulteriori modifiche al D.Lgs. 422/97.

In particolare l’art. 60 della legge, all’art. 18 del D.Lgs 422/97, introduce un nuovo comma 1 bis prevedendo che “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”.

L’art. 60 modifica nuovamente anche il comma 2 lettera a) dell’art. 18 in quanto consente alle imprese ferroviarie affidatarie di servizi pubblici che si trovino nelle condizioni di esclusione previste dal secondo periodo della medesima lettera a (ovvero le 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) relativamente all’espletamento delle prime gare aventi ad oggetto servizi già forniti dalle stesse.

Sempre con riferimento al settore del trasporto pubblico ferroviario, al comma 2 dell’art. 18 del D.lgs. 422/97 è stata aggiunta la lettera g bis) che prevede, “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”

L’art. 61 della legge riportante “Disposizioni per lo sviluppo e l’internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia” prevede ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare la disposizione di legge, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, consente alle autorità competenti all’aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, la facoltà di 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.

Con ciò il legislatore nazionale anticipa l’applicazione alcune disposizioni del Regolamento CE 1370/2007 che come ricordato in precedenza entrerà in vigore il 9 dicembre prossimo.

Con il richiamo all’art. 8, paragrafo 2, il legislatore nazionale fa proprio il periodo transitorio previsto dal Regolamento che prevede che l’aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all’art. 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019; lo stesso paragrafo dispone però che gli Stati membri adottino durante tale periodo misure per conformarsi gradualmente all’art. 5.

A tal proposito, l’art. 61 della legge in commento, richiamando le previsioni di cui all’art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 del Regolamento 1370/2007 consente alle autorità competenti, non solo di affidare direttamente contratti di servizio nei casi di urgenza o per i contratti di valore contenuto (vedi nota 5 a pagina 9), ma anche di:

- procedere all’affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (fatta eccezione per i servizi su metropolitana o tram); la durata di***

tali contratti non può essere superiore a 10 anni, potendo essere prorogata per un massimo di ulteriori 5 anni, tenuto conto delle modalità di ammortamento, 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 passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri previsti dal contratto;

- procedere all'aggiudicazione diretta del contratto di servizio 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 (il cd" in house"). Per quanto riguarda quest'ultima possibilità di affidamento, la lettera a) dell'art. 5, paragrafo 2 del Regolamento 1370/2007, chiarisce la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del medesimo paragrafo, purché vi sia un'influenza dominante ed il controllo possa essere stabilito sulla base di altri criteri.

L'art. 61 della legge in commento stabilisce infine che 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, potendo pertanto queste partecipare a procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi di trasporto.

L'art. 58 della legge *riportante "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia"* innova in *materia di* requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, dovendo le imprese ferroviarie essere in possesso di apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Il rilascio della licenza per i servizi nazionali passeggeri può avvenire esclusivamente nei confronti di imprese aventi sede legale in Italia e, qualora siano controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, nei limiti dei medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388.

Le imprese che alla data di entrata in vigore della presente legge siano già in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2 possono richiedere la conversione dello stesso in licenza nazionale, previa dimostrazione dell'avvio delle attività finalizzate all'ottenimento del certificato di sicurezza.

L'art. 59 della legge individua alcune fattispecie concernenti le limitazioni ai servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale mentre con l'art. 62 sono introdotte nuove modifiche al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria"

2. PIANIFICAZIONE DI LUNGO E MEDIO TERMINE DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

La pianificazione e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale costituiscono la missione dell'Agenzia. È necessario operare 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 sugli orizzonti di medio e breve periodo con programmi attuativi.

Il programma di attività per il 2009 continuerà ad essere guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA) approvato con deliberazione della Assemblea il 14 giugno 2007; in continuità con quanto avviato nel corso del 2007 e del 2008, si perseguirà lo sviluppo dell'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA.

L'individuazione delle attività di pianificazione e controllo è sinteticamente schematizzata dai seguenti obiettivi individuati nel Piano esecutivo di Gestione (PEG) approvato dal Cda nella seduta del 12 marzo 2009. Essi sono:

- **1.II - Sistema Ferroviario Metropolitano**
- **1.III - Miglioramento del TPL e aggiornamento delle valutazioni quantitative sul sistema dei trasporti in area Metropolitana**
- **1.IV - Indagine IMQ 2010 e Formula**
- **1.V – Osservazione dei Servizi.**

Nel prosieguo della relazione verrà descritto il quadro di riferimento nel lungo e nel breve periodo e verranno sinteticamente descritti sia i vari programmi di attività e gli specifici progetti attuati e/o in fase di attuazione definiti all'interno del PEG 2009 sia le altre attività svolte nel quadro della gestione ordinaria del progetto.

2.1. Il quadro strategico di medio e lungo periodo

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

- Completamento del Passante Ferroviario (2012)
- Realizzazione della linea 1 di metropolitana da Porta Nuova a Lingotto (2011) e successiva prosecuzione a Piazza Bengasi (indicativamente 2013).
- Rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità)
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato 2015)
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

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

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.

2.2.1. Completamento indagine IMQ 2008

Il 2009 rappresenta un anno di particolare importanza per l'attuazione dei programmi di attività perché si sta portando a compimento, da parte dell'Agenzia, la terza fase dell'indagine sulla mobilità e qualità (IMQ 2008); fase che ha previsto lo svolgimento di interviste a soggetti in passato mai investigati durante le indagini campionarie (residenti privi di telefono fisso, non residenti in Provincia, residenti in comunità di militari e religiosi, immigrati e interviste al cordone). Inoltre, nei primi mesi del 2009 l'Agenzia ha presentato le prime elaborazioni sui risultati dell'indagine CATI condotta nel 2008 su un campione di residenti nella Provincia di Torino. I risultati sono riportati in un rapporto presente anche sul sito web istituzionale dell'Agenzia.

Indagine sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti
nella Provincia di Torino

Primi risultati generali

Marzo 2009



Dalle prime analisi dei risultati dell'indagine CATI 2008 emergono le seguenti linee di tendenza rispetto al 2006:

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese passa da 3 milioni 763 mila spostamenti / giorno nel 2006 a 3 milioni e 158 mila nel 2008 con una diminuzione del 16% rispetto alla precedente indagine (Figura 1).
- La mobilità motorizzata passa da 2 milioni 537 mila spostamenti /giorno a 2 milioni 199 mila con una diminuzione del 13% (Figura 2).
- Tale diminuzione è dovuta soprattutto all'andamento della mobilità con uso dell'auto che, passando da 1 milione 959 mila a 1 milione 619 mila spostamenti nel giorno feriale, registra una riduzione del 17%.

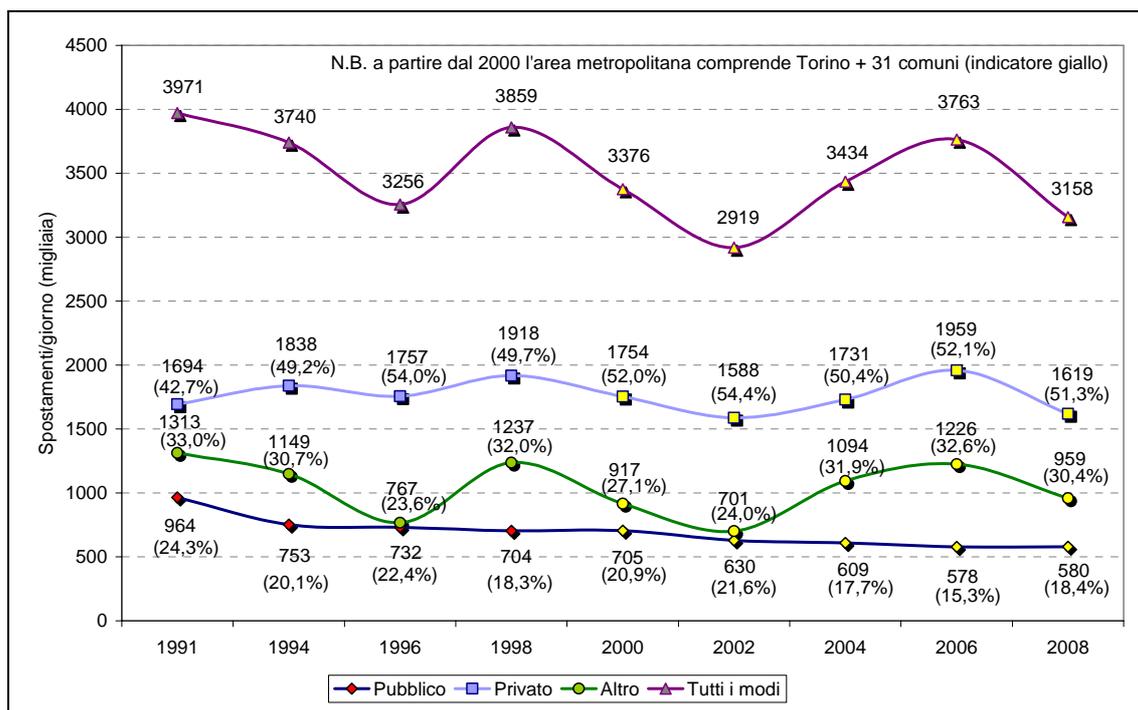


Figura 1 – IMQ2008: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

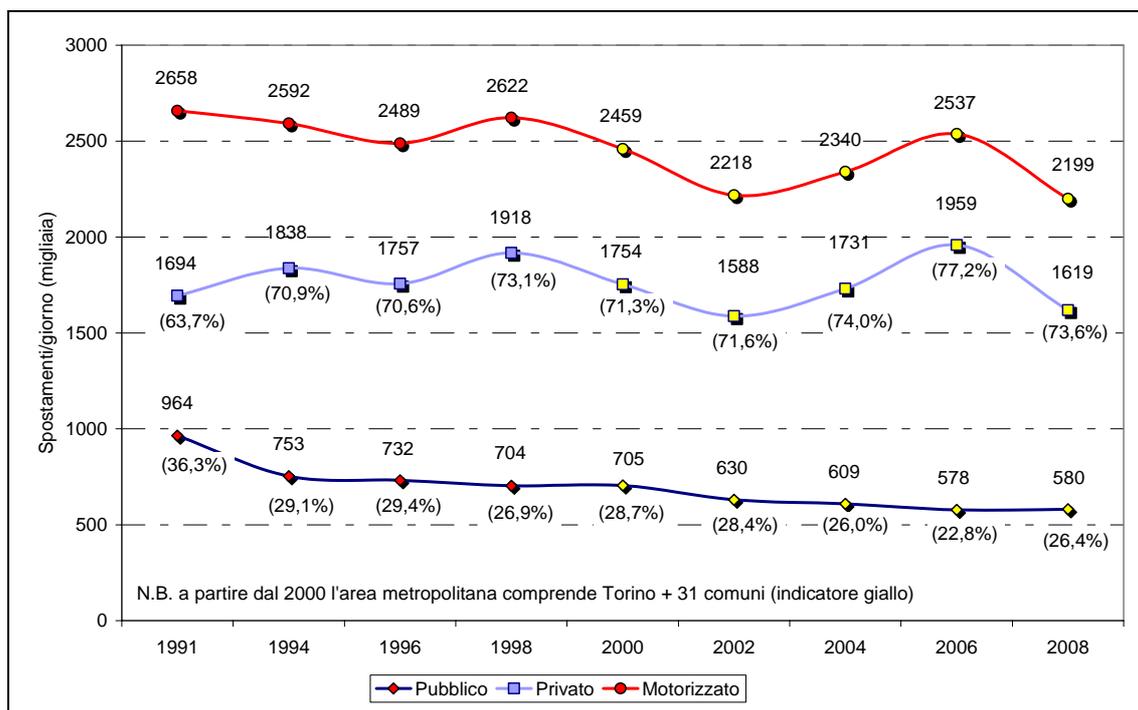


Figura 2 - IMQ2008: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- Gli spostamenti con mezzo pubblico rimangono invariati in valore assoluto intorno ai 578-580 mila spostamenti. Pertanto, grazie alla contrazione della mobilità privata, si osserva una ripresa della quota di mercato del TPL che passa dal 22,8% del 2006 al 26,4% del 2008.

- o Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un forte aumento dell'uso della metropolitana con l'entrata in esercizio della tratta XVIII Dicembre – Porta Nuova (75 mila spostamenti nel 2008 tra monomodali e plurimodali, contro i 31 mila del 2006). Gli altri mezzi pubblici presentano invece una diminuzione, più evidente nel trasporto ferroviario e meno accentuata nel trasporto su gomma.

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 ma il suo gradimento tra il 2004 e il 2006 è in calo solo parzialmente recuperato nel 2008 (Figura 3).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Trasporto pubblico	6,37	6,58	6,70
Auto privata	7,20	6,96	7,10

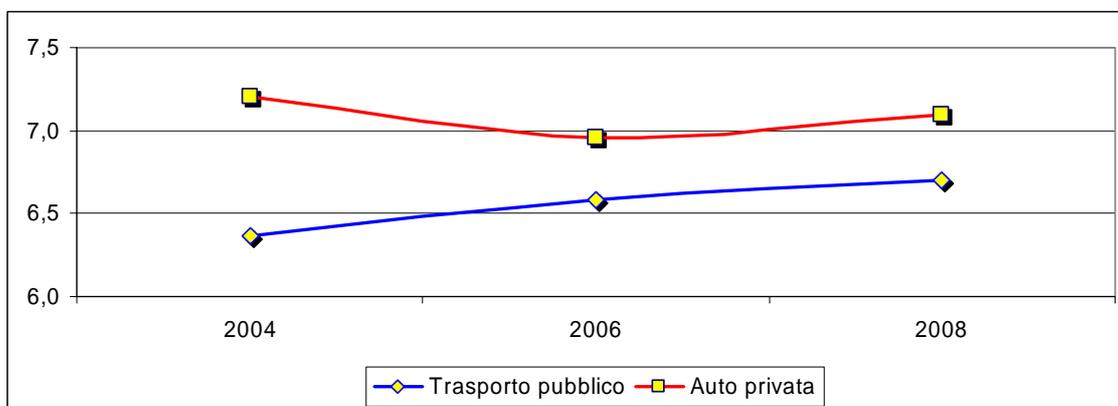


Figura 3 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana e il calo dei giudizi della ferrovia (Figura 4).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Urbano di Torino	6,35	6,59	6,73
<i>Urbano di superficie</i>	6,35	6,46	6,41
<i>Metropolitana</i>		8,73	8,78
Extraurbano	6,68	6,46	6,61
Ferrovia	6,33	6,48	5,90

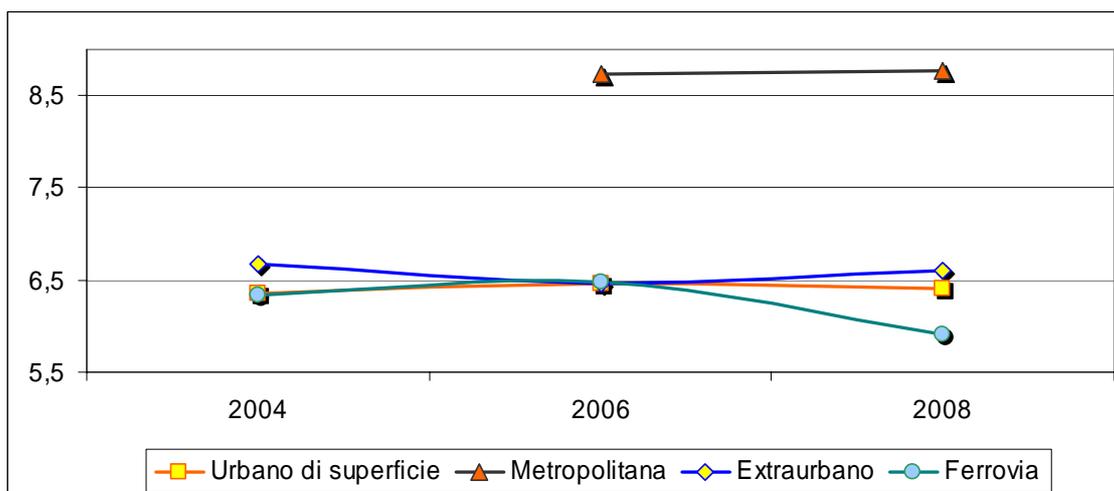


Figura 4 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio mezzi pubblici - residenti area metropolitana

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, sono rilevati dai gestori dei servizi ferroviari ed extraurbani con la cadenza di due volte all'anno, e messi a disposizione dell'Agenzia, come dai contratti in essere.

Relativamente alla frequentazione dei servizi extraurbani su gomma è stato redatto un report riportante l'andamento dei passeggeri sulle 36 linee di trasporto extraurbano dal 2004 al 2008 compreso.

Servizio di autobus extraurbani

Andamento frequentazioni 2004 – 2008

Giugno 2009



Dovranno essere più approfonditamente valutate le azioni da perseguire, a seguito della realizzazione del sistema di pagamento a microchip, perché le informazioni sui passeggeri trasportati siano raccolte automaticamente e messe a disposizione quotidianamente dell'Agenzia.

2.2.2. Avvio indagine IMQ 2010

Nel corso della seconda parte del 2009 è inoltre previsto il lancio dell'indagine IMQ2010. Nel PEG 2009 è stato definito a tale scopo l'obiettivo **1.IV Indagine IMQ 2010 e Formula** che comprende le seguenti attività:

- Valutazione delle risultanze dell'indagine con interviste personali IMQ2008 sui soggetti non raggiungibili e sui domiciliati non residenti e conseguente

progettazione dell'indagine IMQ 2010 con riferimento a possibili integrazioni della fase CATI.

- Predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento dell'indagine IMQ2010.
- Progettazione di un'indagine tipo per il riparto degli introiti nel sistema tariffario integrato Formula.

2.2.3. Pianificazione SFM a medio – lungo termine

Settimanalmente l'Agenzia ha partecipato alle riunioni ed attività dell'Osservatorio, alle riunioni del Gruppo ristretto di Esercizio per la progettazione preliminare della Torino-Lione ed ha collaborato al comitato di pilotaggio per la redazione del Piano Strategico della Provincia di Torino.

Per disporre di tutte le informazioni utili per gli approfondimenti progettuali sull'esercizio del SFM, l'Agenzia ha monitorato l'evoluzione degli interventi infrastrutturali. A tal proposito ha partecipato a tutti gli incontri con i responsabili dell'infrastruttura di RFI ed ai tavoli tecnici organizzati dalla Regione. Ha realizzato, per ognuno dei punti fondamentali del Nodo di Torino, opportune schede con la descrizione degli interventi, tempistica e costi di progettazione ed esecuzione, stato dell'opera ecc. per il costante controllo dell'evoluzione dei lavori:

- La scheda sulla realizzazione della nuova fermata di Zappata.
- La scheda sull'attivazione della nuova fermata di Dora sotterranea con l'attrezzaggio delle banchine su entrambe le linee (lenta e veloce).
- La scheda sulla nuova stazione di Rebaudengo con l'innesto della ferrovia Torino – Ceres, l'allestimento dei marciapiedi su entrambe le linee e la realizzazione delle comunicazioni per il passaggio da una linea all'altra.
- La scheda sul futuro servizio FM5 con gli interventi da realizzarsi all'interno dello scalo di Orbassano per il passaggio e l'attestamento del servizio viaggiatori in uno scalo adibito esclusivamente ai treni merci.
- La scheda sul raddoppio della linea Torino-Pinerolo
- La scheda sul raddoppio del tratto Settimo-Volpiano sulla linea Settimo-Rivarolo.

Il 28 gennaio l'Agenzia ha partecipato ad un incontro in Regione per la problematica dell'interscambio a Collegno fra i treni e la metropolitana. Per l'incontro l'Agenzia ha prodotto un documento sull'evoluzione dei viaggiatori saliti e discesi nella stazione di Collegno tra gli anni 2003 e 2008. Dall'analisi è emerso che con l'avvio della metropolitana i viaggiatori hanno avuto un trend di decrescita. Nell'incontro l'Agenzia si è impegnata a fornire uno studio sull'impatto dell'inserimento della nuova fermata di Grugliasco che sarà attiva per dicembre. La simulazione è stata realizzata con il software Viriato.

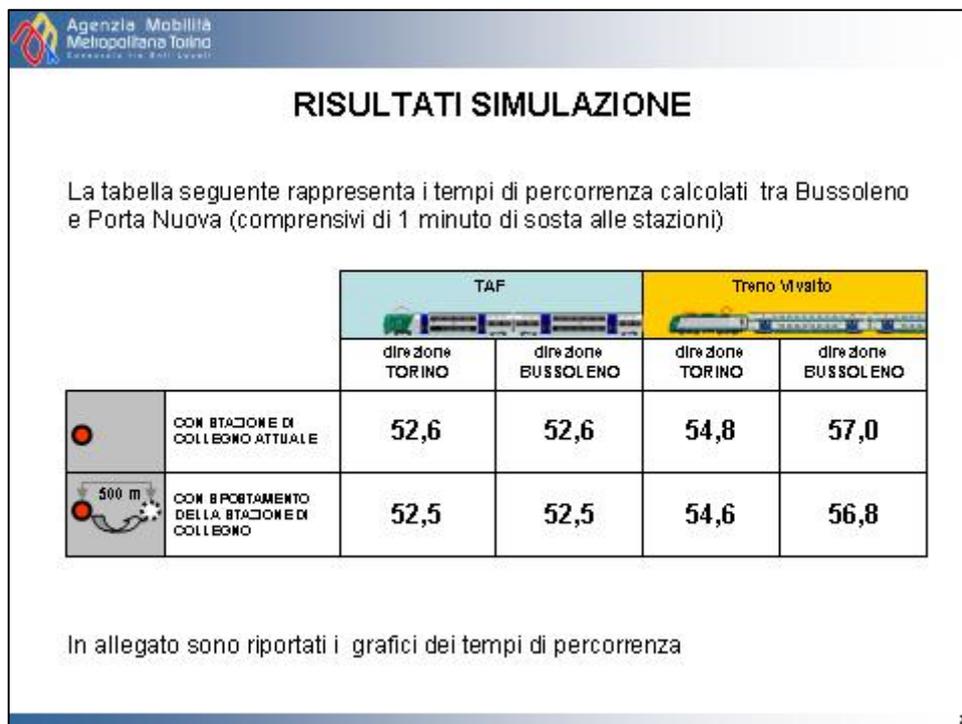


Figura 5 - Valutazione stazione di Collegno (linea Modane-Torino)

2.3. Valutazioni quantitative e di scenario sul sistema dei trasporti

In considerazione della disponibilità delle nuove informazioni che l'indagine IMQ2008 renderà disponibili, è stato definito nel PEG un nuovo obiettivo che si intende perseguire nel corrente anno: **1.III Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani selettivi di intervento.**

Esso tratta i seguenti temi: Aggiornamento degli strumenti modellistici per la valutazione e pianificazione del sistema dei trasporti. Applicazione per la valutazione di alternative di intervento selettivo a breve termine. Valutazione di scenari evolutivi coerenti al PTA ed alle previsioni di piano degli Enti Consorziati (PUMS della Città di Torino, ecc.) Obiettivo: poter effettuare stime quantitative sui benefici/svantaggi ottenibili in termini di prestazioni complessive del sistema di trasporto pubblico nei vari scenari in relazione alla variazione della quantità/qualità del servizio offerto.

Il primo documento illustra le valutazioni quantitative sul possibile interscambio tra ferrovia e metropolitana a Collegno, come da richiesta della Regione Piemonte. Le valutazioni cercano di stimare:

1. il numero di trasbordi tra ferrovia e metropolitana nel caso esistesse un nodo di interscambio con stazione integrata ferrovia-metropolitana a Collegno;
2. come varierebbe il numero di trasbordi potenziali in funzione della distanza tra le stazioni ferroviaria e di metropolitana nel caso non esistesse un nodo di interscambio integrato.

Simulazione del sistema di Trasporto Pubblico in area di Torino e valutazione dell'interscambio ferrovia-metropolitana a Collegno.

2 marzo 2009



Il secondo documento si riferisce alle valutazioni effettuate in vista della chiusura al servizio viaggiatori della stazione Torino Dora RFI, di cui si parla diffusamente nel successivo § 3.7, in quanto trattasi di un'attività che si realizza nel breve periodo.

Il terzo documento è stato redatto nel quadro della predisposizione del PUMS della Città di Torino e contiene valutazioni simulate per il calcolo dell'accessibilità con mezzo pubblico delle varie zone di Torino.

PUMS della Città di Torino

Analisi dei dati di mobilità desunti dalla IMQ 2008 e valutazioni sull'accessibilità con uso del trasporto pubblico

31 marzo 2009



2.4. Sviluppo del sistema tariffario

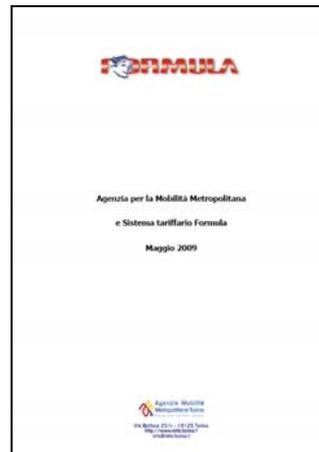
Il sistema tariffario integrato Formula, nato nel 1996 ed esteso nel 2002 ai vettori privati, è fino ad oggi basato su un accordo commerciale tra vettori.

Il futuro assetto del sistema tariffario Formula, anche in vista dell'affidamento dei servizi mediante procedure concorsuali, è stato oggetto di valutazione da parte dell'Agenzia nel corso di questi ultimi anni e si è prefigurato un ruolo dell'Agenzia come Ente regolatore del sistema integrato.

A tale proposito è stato redatto un documento denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula" che descrive il futuro assetto del sistema tariffario integrato, le regole per il riparto degli introiti da abbonamenti e introduce anche un'ipotesi di biglietto integrato nell'area metropolitana.

Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula

Maggio 2009



La Regione Piemonte, in attuazione degli impegni assunti nell'Accordo di Programma con gli Enti soggetti di delega per il TPL, con circolare inviata il 10 marzo 2009 relativa a *“Criteri generali e linee di indirizzo per l'applicazione degli accordi di programma sottoscritti per il triennio 2007-2009 nelle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale”*, ha provveduto a diffondere il documento affinché gli Enti soggetti di delega uniformino i capitolati di gara per il TPL includendo il sistema tariffario così come previsto nella sua configurazione futura.

Le province che hanno già pubblicato i bandi di gara (Alessandria, Asti, Cuneo e Torino) hanno incluso il documento Agenzia e Formula nella relativa documentazione.

3. PROGRAMMAZIONE DEL SISTEMA A BREVE TERMINE

3.1. Sistema ferroviario metropolitano

In considerazione dell'avanzamento dei lavori di infrastrutturazione, con particolare riferimento al Passante Ferroviario di Torino, l'Agenzia ha definito nel PEG 2009 un obiettivo denominato **1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano** e finalizzato a definire un programma di interventi basato sull'uso delle infrastrutture esistenti ed il potenziamento dei servizi ferroviari attuali. Esso si articola in:

- Predisposizione, con l'ausilio del software di pianificazione Viriato, di un progetto di orario della linea Modane-Torino propedeutico al SFM come sistema a sé, avente caratteristiche proprie, in grado di evolvere verso l'assetto definitivo.
- Realizzazione di un orario tabellare completo della linea FM1 Chieri – Rivarolo – Pont, di facile lettura e distribuzione ai cittadini.
- Linea FM3: Valutazioni propedeutiche sui fattori produttivi da utilizzare sulla linea Modane-Torino per il reperimento delle maggiori risorse economiche per il potenziamento del servizio.
- Linea FM3: Monitoraggio delle stazioni della linea Modane-Torino per individuare le carenze infrastrutturali e, conseguentemente, proporre interventi migliorativi.

Si riporta di seguito lo stato di avanzamento di dette attività al primo semestre 2009.

Per quanto riguarda il **potenziamento del servizio sulla linea Modane-Torino**, l'Agenzia ha elaborato un progetto di un servizio cadenzato-coordinato da attuarsi con il cambio orario dicembre 2009. Tale servizio prefigura quello della futura linea FM3 del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Lo studio è stato realizzato utilizzando il software di pianificazione ferroviaria Viriato. Sono state elaborate diverse possibili soluzioni di servizio e valutate per ogni simulazione l'efficacia dei servizi nel corso della giornata nelle varie stazioni, la distribuzione dei nodi di interscambio e l'efficiente utilizzo del materiale rotabile.

Lo studio, sottoposto a Trenitalia, che ne ha condiviso ed accettato l'impostazione, concordandone la fattibilità, in data 4 novembre 2008, è stato presentato in Osservatorio. In quella sede si è concordato di richiedere anticipatamente, rispetto alla normale procedura, le tracce ad RFI. Il 23 dicembre 2008 sono state ufficializzate a Trenitalia le tracce di sistema per il successivo inoltro alla Direzione Commerciale di RFI. Dopo 40 giorni, il 9 febbraio 2009 è stato fatto un primo sollecito a Trenitalia per essere aggiornati sull'evoluzione dello studio presentato. L'11 marzo è stato fatto un secondo sollecito ed il 7 aprile sono state sollecitate le precedenti note rimaste inevase. Nel frattempo, con frequenza quasi settimanale sono proseguite le riunioni con la Provincia di Torino per la riorganizzazione degli innumerevoli servizi su gomma che gravitano sul territorio, in particolare si è cercato di far confluire i servizi bus sui tre punti di interscambio individuati: Avigliana in Bassa Valle; Bussoleno in Media valle ed Oulx in Alta Valle.

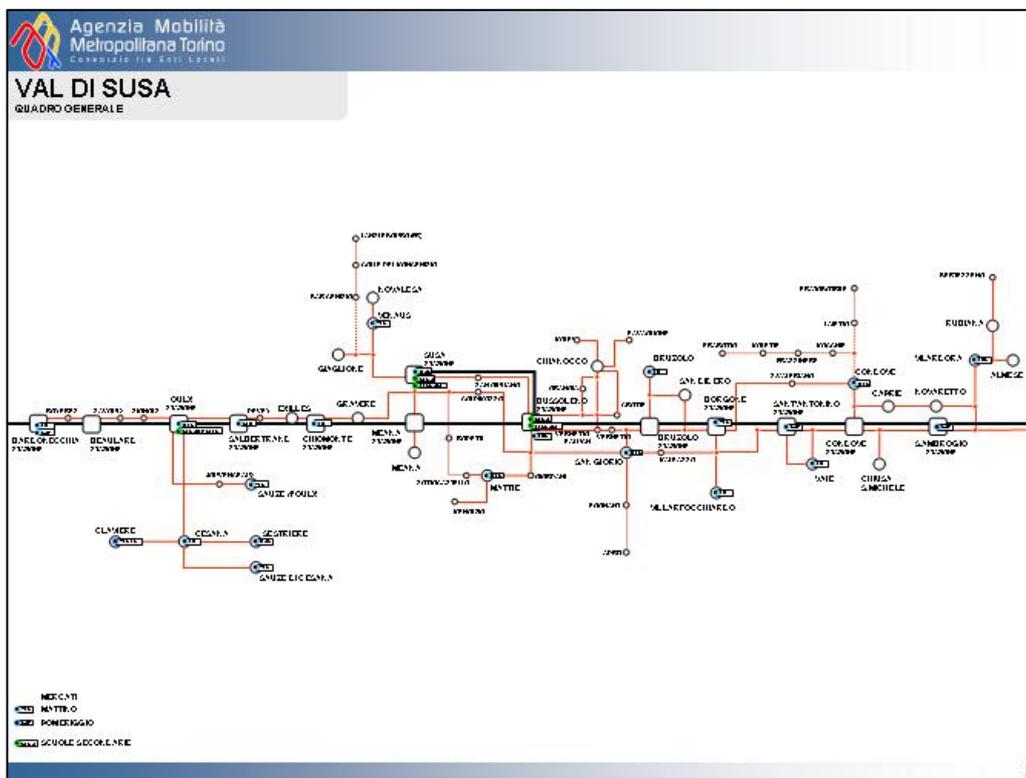


Figura 6 - Servizi su gomma della Val di Susa e nodi di interscambio ferro-gomma

Dopo circa quattro mesi dalla prima richiesta e ripetuti solleciti, Trenitalia il 10 aprile ha trasmesso la bozza di orario predisposta da RFI. La bozza è stata esaminata ed è risultato che le specifiche dettate per la proposta del nuovo orario sono state accolte solo parzialmente, per quanto riguarda le specifiche di cadenzamento, sono invece state completamente disattese le specifiche che riguardano la ricollocazione dei treni a lunga percorrenza e della fascia della manutenzione. La proposta presentata, in definitiva, è risultata addirittura peggiorativa rispetto all'attuale offerta e quindi non proponibile agli Enti Locali ed agli altri soggetti interessati per la condivisione.

L'Agenzia ha evidenziato le problematiche all'Osservatorio e a Trenitalia.

Trenitalia alla luce delle Osservazioni dell'Agenzia ha presentato una nuova proposta che prevede nelle fasce della manutenzione l'attuale volume di traffico. Analizzata questa seconda proposta l'Agenzia ha dato il benestare a Trenitalia a dare formalmente seguito con la Direzione Commerciale di RFI riservandosi comunque alcune considerazioni per le quali ci si attende risposte concrete ed eventuali margini di fattibilità.

Documento di analisi della prima bozza di orario della linea Modane-Torino

Aprile 2009



Per il benessere a questo nuovo servizio sono state esaminate le richieste dei pendolari, le istanze ed i reclami pervenuti in modo da verificare che il nuovo orario proposto corrispondesse alle effettive esigenze dei fruitori dei servizi.

Per il miglioramento del servizio sulla linea Modane_Torino, l'Agenzia ha effettuato valutazioni propedeutiche sui fattori produttivi per il reperimento delle maggiori risorse economiche per il potenziamento del servizio. È stata stimata la produzione annuale del nuovo servizio in due scenari: uno di minima, con le interruzioni per la manutenzione e una fascia di servizio simile a quella attuale, e uno di massima, senza interruzioni per la manutenzione programmata della linea e con eventuali rinforzi per rispondere adeguatamente alla domanda nelle ore di punta. È stato inoltre stimato l'aumento di produzione dovuto alla realizzazione di servizi con prolungamento fino a Modane. Le valutazioni sono state anche utilizzate come base per definire il finanziamento inserito nel 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte.

In vista del potenziamento della linea Modane-Torino è stato effettuato un monitoraggio delle stazioni della linea mediante sopralluoghi.

Nel corso della riunione di Quadrante di Torino che si è tenuta il 26 marzo 2009, RFI ha ufficializzato che a metà settembre con il procedere dei lavori per il quadruplicamento, la stazione di Dora non sarebbe più stata fruibile per il servizio viaggiatori e che nella nuova stazione di Porta Susa sotterranea non sarebbe più stato possibile l'attestamento dei treni. I treni maggiormente interessati alle modifiche risultavano principalmente quelli della futura linea FM1, gravitanti fra Chieri e le stazioni del Nodo. L'indisponibilità delle infrastrutture in questa delicata fase di cantiere per la realizzazione del Nodo di Torino avrebbe prodotto scenari differenti con la necessità di attuare modifiche in corso d'orario. Preso atto dell'imminenza di tali modifiche d'orario nel periodo autunnale, si è ritenuto che la pubblicazione di un orario tabellare della linea FM1 Chieri – Rivarolo – Pont, in quadricromia ed in formato tascabile destinato a restare in vigore per pochi mesi, da giugno a settembre, sarebbe stato di scarsa utilità. Si è preferito concentrare le risorse sulla pubblicazione dell'orario integrato della linea Torino-Ceres e del nuovo servizio bus Dora Fly, come sarà ampiamente descritto in seguito (§ 3.6).

3.2. Il sistema verso le gare

Nel 2009 sono continuate le attività di definizione della documentazione di gara per l'individuazione dei nuovi concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale, come

previsto dalla normativa vigente, nonché dai programmi triennali dei servizi di TPL della Regione Piemonte e dell'Agenzia per il periodo 2007-2009.

Le attività necessarie all'espletamento delle procedure di gara possono essere classificate secondo quattro grandi temi:

1. attività progettuali (definizione del capitolato dei servizi, dei contenuti della gara, degli obiettivi di qualità e quantità del servizio, degli strumenti di controllo);
2. attività preliminari alla gara (individuazione e stima dei beni essenziali, regole per la messa a disposizione dei beni essenziali, individuazione del personale, intesa per il trasferimento dei beni e del personale)
3. attività inerenti la predisposizione della procedura di gara per la scelta del concessionario a cui affidare la gestione dei servizi (individuazione delle procedure da utilizzare, della metodologia di valutazione delle offerte più adeguata, stesura dei documenti di gara e degli atti conseguenti);
4. attività inerenti l'espletamento della procedura di gara (valutazione delle offerte, procedure di aggiudicazione, affidamento dei servizi).

Le attività sub 1 e sub 2 sopra citate porteranno alla elaborazione e raccolta di documentazione e dati descrittivi della situazione di gara. Tale attività dovrà prevedere l'informatizzazione della modulistica di gara (in particolare per quanto riguarda gli aspetti del programma di esercizio da portare a valutazione).

L'attività sub 3 porterà alla predisposizione della documentazione di gara e degli elementi di valutazione dell'offerta.

L'attività sub 4 rappresenta la vera e propria procedura di valutazione delle offerte e l'individuazione dell'aggiudicatario del servizio.

L'attivazione delle procedure concorsuali, data la complessità dei compiti da svolgere ed il particolare rilievo degli interessi coinvolti, è stata sviluppata attraverso un gruppo di lavoro articolato nelle varie competenze richieste dalla complessità della procedura, costituito principalmente dai dipendenti delle strutture interessate dell'Agenzia (Servizi Giuridico e Contratti, Pianificazione e Marketing, Servizio alla Mobilità, Strategia e Qualità nonché Bilancio e Ragioneria), che possa far fronte alle molteplici problematiche derivanti dalla gara.

Il gruppo, considerati i carichi di lavoro ordinariamente svolti dai dipendenti e la particolare complessità del compito da svolgere è stato integrato con professionalità esterne.

Tali professionalità sono state individuate, con il consenso del Comune di Torino, fra dipendenti dello stesso Comune, ai sensi dell'art. 32 dello Statuto e l'art. 2 del "Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione", in correlazione a quanto previsto dall'articolo 7, comma 6, del D.Lgs. 165/2001 e s.m.i. e dall'articolo 110, comma 6, del D.Lgs. 267/2000 e s.m.i. che prevedono tale opportunità.

Il gruppo di lavoro è stato finora coinvolto principalmente per la scelta delle procedure di gara da adottare.

Il lavoro preparatorio riguardante il capitolato di gara e la documentazione tecnica è stato sviluppato dal Gruppo di lavoro interno dell'Agenzia che, nel corso del primo semestre 2009 ha posto particolare attenzione alle seguenti tematiche:

- condivisione clausola sociale con le rappresentanze dei lavoratori;

- definizione modalità di trasferimento di beni e personale in caso di subentro di nuovo operatore;
- definizione della qualità dei servizi e condivisione con associazioni consumatori ed associazioni pendolari.

Nelle sedute del Consiglio d'Amministrazione di maggio e giugno sono stati illustrati lo stato di avanzamento e l'avvenuta predisposizione degli strumenti necessari per avviare la procedura prescelta.

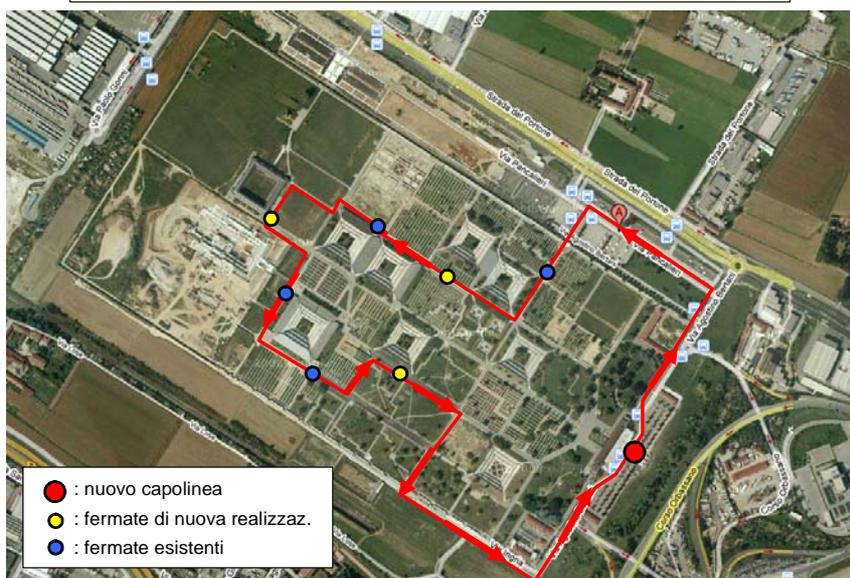
3.3. Interventi afferenti alla rete di TPL urbano della Città di Torino

I primi mesi del 2009 hanno comportato lo sviluppo di alcuni interventi di modifica/revisione dei Servizi di TPL della rete urbana della Città, nel quadro di scelte strategiche di breve-medio termine finalizzate al miglioramento, alla razionalizzazione e all'integrazione dei Servizi afferenti al Territorio dell'Agenzia nel suo complesso e/o alla luce di specifiche richieste provenienti dagli Enti interessati (es. Circoscrizioni) e dall'Utenza.

In tale ottica, oltre alla prosecuzione ed integrazione del Servizio Notturmo ed all'istituzione della nuova Linea Dora Fly (iniziative le cui caratteristiche sono descritte in successivi paragrafi dedicati) si evidenziano, tra gli altri, i seguenti interventi:

1. Individuazione, di concerto con AFC (Ente delegato alla gestione dei servizi cimiteriali per conto della Città) e GTT, di un nuovo Servizio di collegamento interno al Cimitero Parco (percorso e fermate dedicate), integrato con la rete di TPL afferente all'area cimiteriale interessata e finalizzato ad agevolare l'accessibilità delle aree interne a beneficio dei visitatori; in tale ambito, è attualmente in fase di ultimazione l'iter di verifica tecnico-amministrativa necessario all'attivazione del nuovo Servizio;

Navetta interna Cimitero parco – Percorso proposto



2. Revisione di percorsi e fermate delle Linee urbane-suburbane all'interno della Città sulla base dell'avanzamento dei cantieri (es. passante ferroviario, Linea 1 Metropolitana, ecc.) e/o specifiche richieste; tra i vari interventi promossi, rivestono particolare rilevanza la modifica di percorso della Linea 46B con spostamento della giacitura da Corso Principe Oddone (est) all'asse della nuova Spina 3 (Via Livorno-Corso Umbria-Corso Principe Oddone ovest), attraverso la nuova viabilità di collegamento Via Stradella-Corso Mortara, con transito e fermate di fronte alla Stazione Dora GTT e al nuovo insediamento della Società SEAT, e l'instradamento definitivo delle Linee 58 e STAR 1 lungo Corso Mediterraneo/Corso Castelfidardo al fine di garantire un'adeguata copertura di TPL sul nuovo asse viabile della Spina 1;



3. Potenziamento ed integrazione dei Servizi di TPL in ambito urbano-suburbano in occasione di particolari eventi e manifestazioni (i.e. Campionati di Atletica Leggera e di Tuffi – Salone del Libro – San Giovanni – World Air Games – Erasmus Day Live – Traffic Festival – ecc.);
4. Sviluppo di specifiche ipotesi di revisione della rete di TPL urbana, di concerto con la Città e GTT, al fine di individuare adeguate soluzioni in relazione a:
 - chiusura della Stazione Dora FS (oggetto di trattazione in successivo paragrafo dedicato) e conseguente necessità di potenziare i Servizi afferenti a Stazione Stura FS (nuova Linea 21, modifica Linee 46b-51-51b, eventuali altre revisioni);

- completamento dell'attuazione degli interventi previsti dal Programma di Miglioramento del trasporto pubblico Urbano e suburbano (PMU), tra i quali si evidenzia in particolare la revisione dei Servizi afferenti all'asse della Linea 4, sia nella zona nord di Torino (Linee 50 e 51-51, anche nell'ottica dell'integrazione dei Servizi verso Stazione Stura di cui al punto precedente), sia nella zona sud della Città (Linee 14-14b e 63);
- sviluppo di un piano di "potenziamento selettivo" del Servizio di TPL urbano, finalizzato a rispondere alle esigenze di miglioramento della mobilità pubblica manifestate dall'Utenza razionalizzando gli interventi sui tratti delle Linee ritenute maggiormente "critiche" (iniziativa che ha portato alla sperimentazione del nuovo Servizio della Linea 13-plus, a partire dallo scorso dicembre); in tale ambito, è attualmente in fase di valutazione l'intensificazione "selettiva" del Servizio della Linea 17 e, ove ritenuto attuabile, della Linea 56;
- soddisfacimento delle richieste di miglioramento dei Servizi provenienti dall'Utenza, tra le quali si evidenzia l'ipotesi di revisione dei collegamenti di TPL afferenti alla zona di Barca-Bertolla (Linee 57-27-46b-49-49b), in relazione ai quali sono state sviluppate alcune alternative attualmente in fase di valutazione.

3.4. Servizio notturno: primo anno di esercizio

Dopo il primo anno di esercizio che ha visto un buon successo delle linee "Night Buster" con circa 130.000 passeggeri, è stato fatto un bilancio sull'andamento del servizio.

È stata analizzata la copertura territoriale delle linee notturne, l'immagine riportata di seguito (figura 7) mostra come la rete notturna copra la parte più densamente popolata del territorio della Città.

Sulla base di questa analisi si è proceduto al monitoraggio continuo del servizio al fine di verificare l'efficacia del programma attivato.

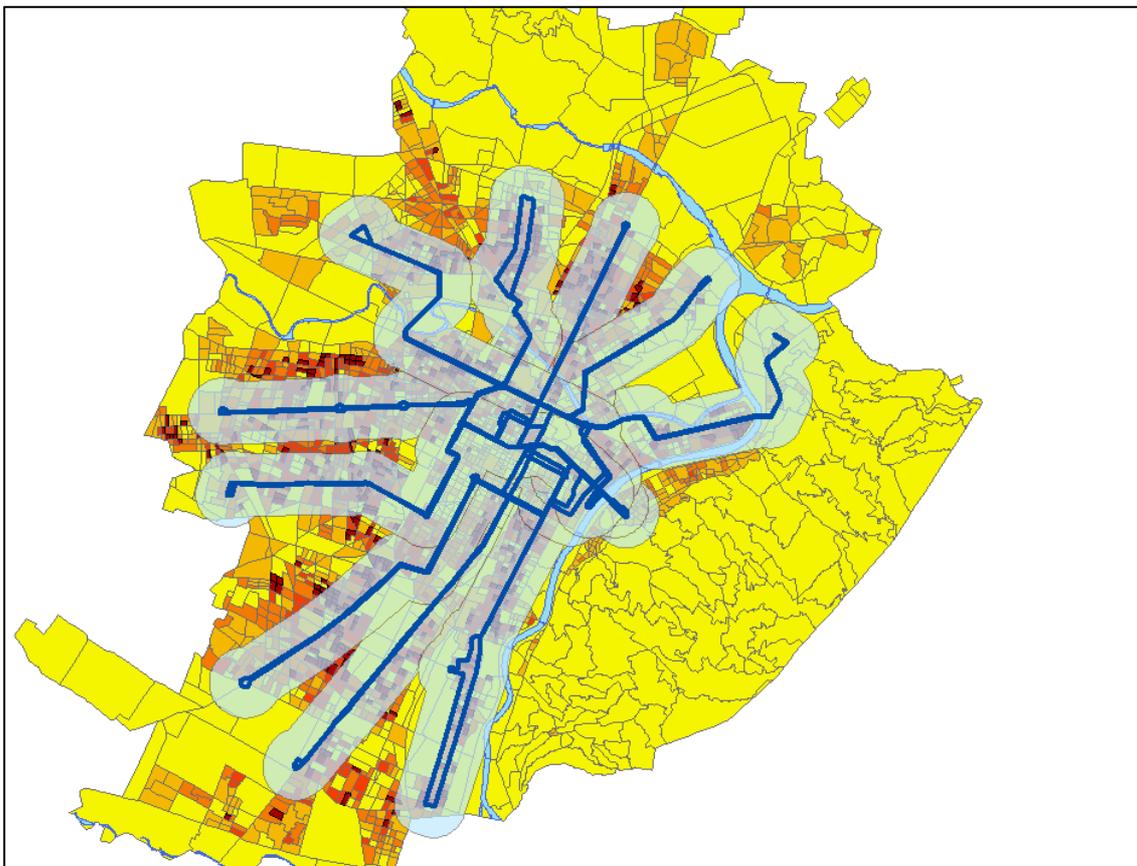


Figura 7 - Rete notturna: copertura del territorio

Al termine della sperimentazione del servizio notturno nell'estate 2008 era stato già possibile delineare, nel quadro ampiamente positivo del risultato complessivo, alcune criticità. Queste erano essenzialmente costituite dallo scarso successo in termini di utenza delle linee N18 e Star Notte.

Queste due criticità sono state confermate dall'andamento della frequentazione delle linee nel successivo periodo di servizio dell'autunno-inverno.

Anche i dati più recenti della frequentazione nel periodo primaverile confermano il fenomeno.

Oltre alle linee N18 e Star Notte, le altre due linee con scarsa frequentazione sono la W3 e la E68.

Si è ritenuto quindi opportuno introdurre alcune modifiche alle linee a più scarsa domanda.

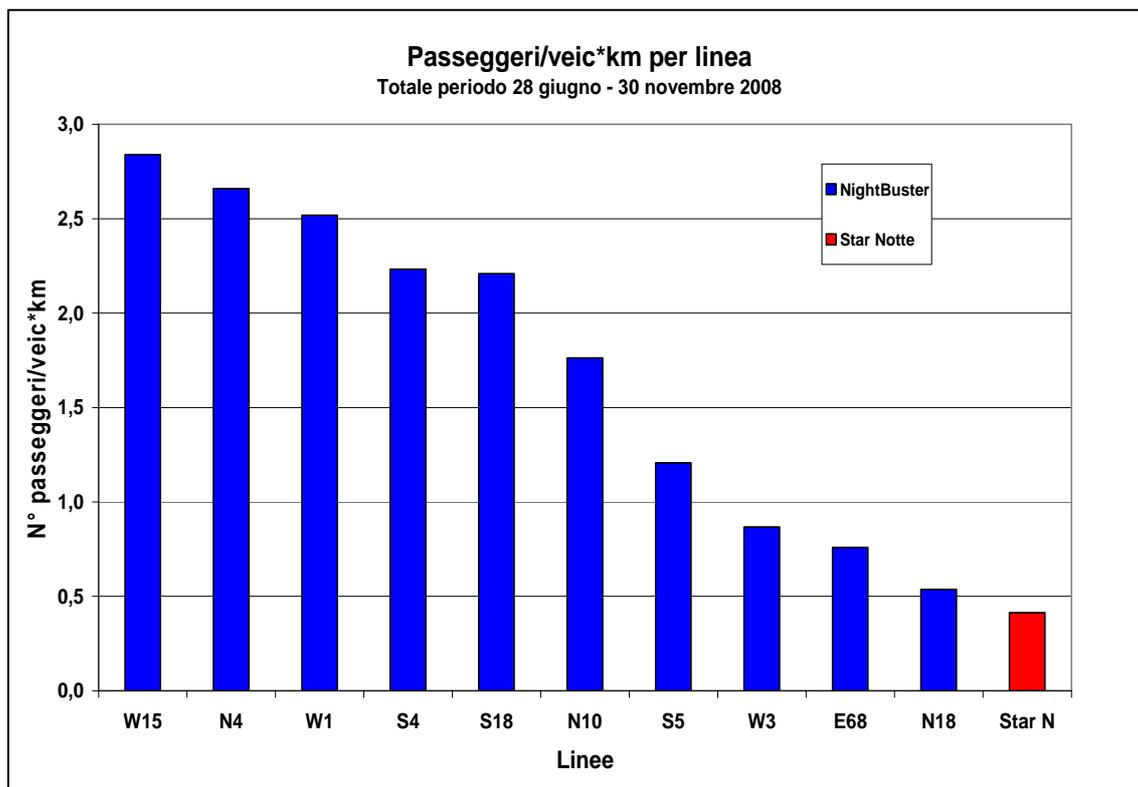


Figura 8 - Efficacia delle linee in passeggeri / veicolo*Km

A tal fine è stato redatto un documento di analisi del servizio ed elaborata una proposta di riorganizzazione.

Revisione dei tracciati delle linee del Servizio Notturmo

6 maggio 2009



Al termine della fase di valutazione e in accordo con la Città e GTT sono state apportate alcune modifiche al servizio. I provvedimenti adottati sono:

1. Istituzione della nuova Linea N57
2. Istituzione della nuova Linea W60
3. Istituzione delle nuove Linee Star No-Car1 e 2 al servizio dei parcheggi Fontanesi, Santo Stefano e V Padiglione

4. Modifica di percorso della Linea N4
5. Prolungamento (nel solo periodo dal 19/06 al 20/09/2009) della Linea S18 al Comune di Nichelino; per la prima volta il servizio esce dai confini comunali della Città di Torino per servire le richieste avanzate dalla cintura metropolitana.
6. Soppressione delle Linee W3, N18 e StarNotte.

3.5. Integrazione e razionalizzazione dei servizi sull'asse Torino – Caselle Aeroporto - Ciriè

3.5.1. Linee extraurbane Torino – Ciriè e Torino - Caselle Aeroporto

Al fine di avviare una progressiva integrazione dei servizi su ferro e gomma sull'asse Torino – Caselle - Ciriè, a partire dal 19 gennaio il percorso della linea extraurbana 165 Torino-Ciriè è stato modificato in entrambe le direzioni, prevedendo il passaggio davanti alla stazione di Porta Susa e dalle vie Cernaia, Pietro Micca e XX Settembre. In questo modo, oltre ad agevolare i passeggeri che devono raggiungere il centro, si rende possibile l'interscambio con le numerose linee urbane che passano in piazza XVIII Dicembre e con la linea 1 della metropolitana.

A seguito della richiesta di Sadem, di autorizzazione del potenziamento del servizio fra Torino e Caselle aeroporto, l'Agenzia ha incominciato a definire una ristrutturazione dei servizi che gravitano sul territorio, in modo da integrare gomma e ferro, eliminare inutili sovrapposizioni e, con adeguati spostamenti delle corse esistenti, offrire un servizio agli utenti più corposo e meglio redistribuito. Con l'ausilio del software Viriato sono state simulate svariate ipotesi di servizio. Gli studi realizzati sono stati finalizzati a cadenzare i servizi, uniformare i percorsi, le fermate ed i tempi di percorrenza.

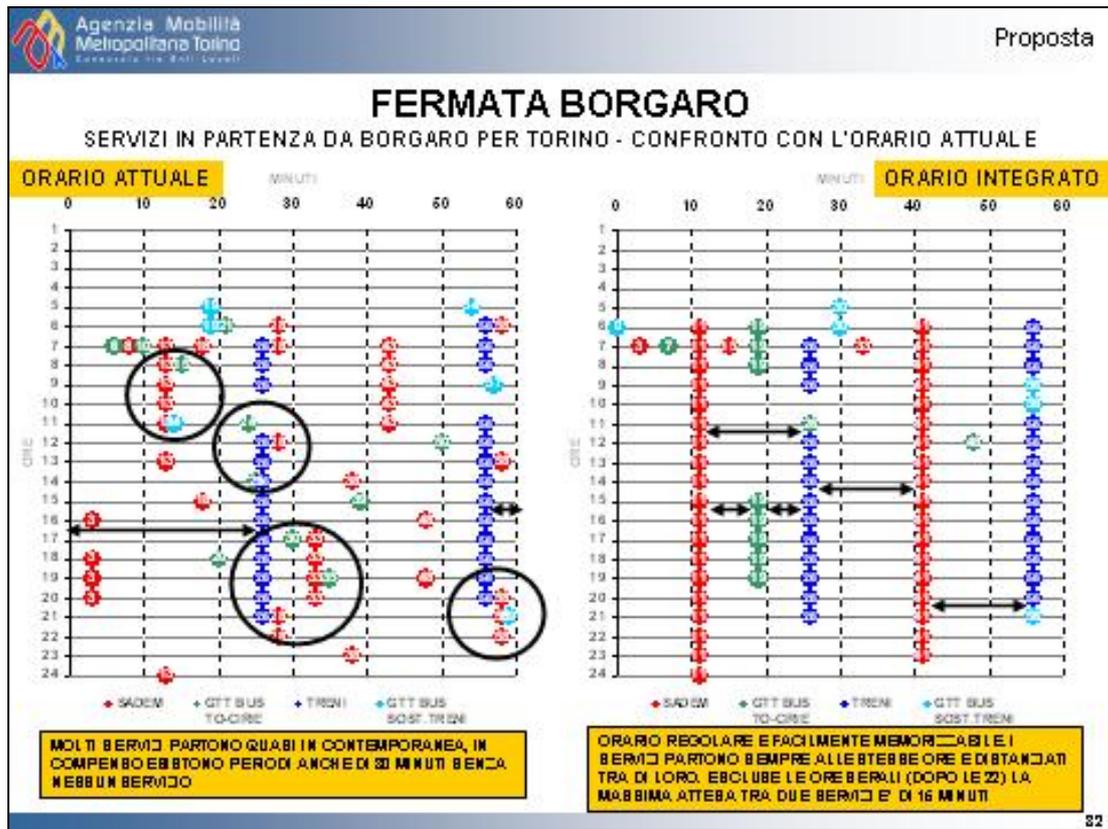


Figura 9 - Proposta orario integrato Torino-Ceres

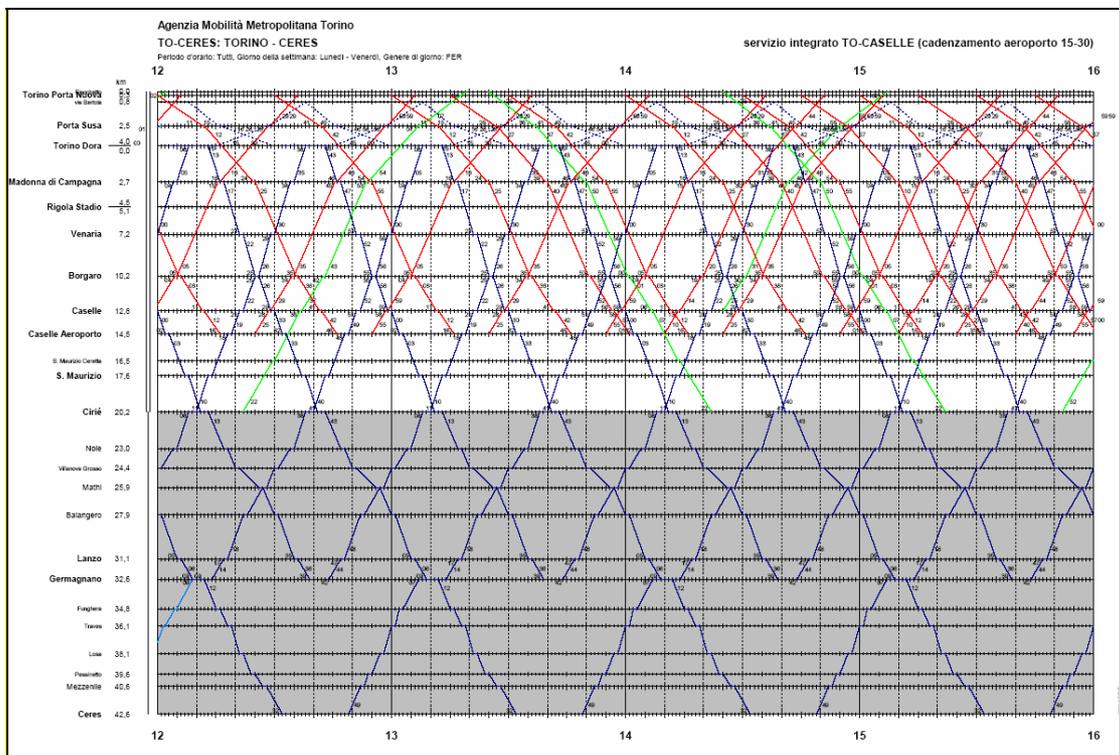


Figura 10 - Proposta orario integrato Torino-Ceres – orario grafico (Viriato)

Valutazione tempi di percorrenza e velocità commerciali

Nell'ambito del potenziamento del servizio lungo la direttrice "Torino – Caselle" è stata eseguita una valutazione dei tempi di percorrenza delle autolinee interessate, ovvero la 268 di SADEM e la 165 di GTT.

Tratte	Da orario			Rilevate			Progetto		
	165	268	Treno	165	268	Treno	165	268	Treno
Porta Nuova - Porta Susa		12			12			12	
Fiocchetto - Porta Susa	13			11			13		
Porta Susa - Dora									
Porta Susa – Mad. di Campagna	17	10		13	11		13	13	
Dora - Madonna di Campagna			4			4			4
Madonna di Campagna - Borgaro	11	10		9	11		11	11	
Madonna di Campagna - Venaria			5			5			5
Venaria - Borgaro			4			4			4
Borgaro - Caselle	6	3	4	6	6	4	6	6	4
Caselle - Aeroporto		7	3		4	3		4	3
Aeroporto - Ciriè			8			8			8
Caselle - Ciriè	14				15				15
T percorrenza Porta Susa - Caselle	34	23		28	28		30	30	
V Comm Porta Susa - Caselle	20,56	30,39		24,96	24,96		23,30	23,30	

I tempi di percorrenza rilevati mediante OTX, sono stati adottati come base per il progetto di riorganizzazione della direttrice, caratterizzato dal cadenzamento orario, che presuppone una regolarizzazione ed uniformazione dei tempi di percorrenza.

3.5.2. Ferrovia Torino – Ceres e linea urbana Dora Fly

Il 16 novembre 2008 è stata riaperta la linea Torino-Germagnano fino a Ceres. L'Agenzia pur autorizzando il servizio aveva avanzato alcune riserve sul servizio festivo, proponendo la realizzazione di un orario continuativo con cadenzamento orario su tutta la giornata, integrato da qualche corsa bus sostitutiva nelle ore di estrema.

Per la definizione del nuovo orario si sono svolti specifici incontri con GTT ed il 3 maggio è entrato in vigore il nuovo servizio. Per la pubblicizzazione del servizio l'Agenzia ha predisposto un orario tabellare in quadricromia in formato tascabile con l'inserimento del nuovo servizio DoraFly: Il collegamento bus tra il centro e la stazione di Dora in corrispondenza con l'arrivo e la partenza dei treni. L'Agenzia ha provveduto alla distribuzione degli orarietti presso i punti di informazione non serviti da GTT. La seconda fornitura di orarietti è stata fatta coincidere con il cambio orario in vigore dal 14 giugno e sono state apportate alcune modifiche ai tempi di percorrenza delle corse bus sostitutive.

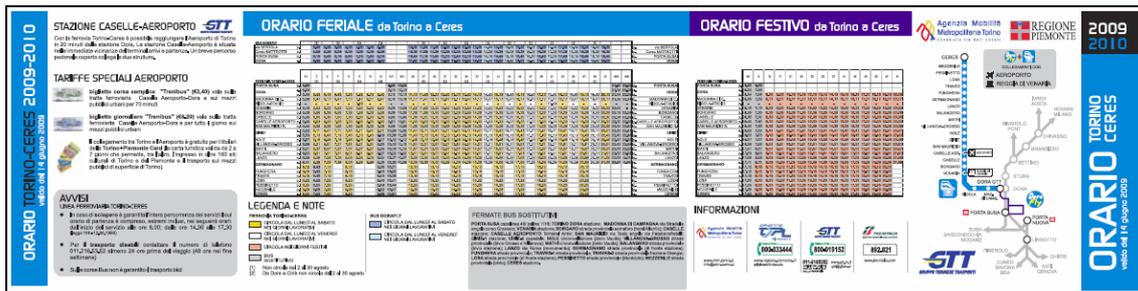


Figura 11 - Orario tascabile integrato in quadricromia

Sulla nuova linea Dora Fly vengono utilizzati autobus articolati da 18 metri a cui, nelle ore di punta, si aggiungono bus da 12 metri, per garantire un ampio margine di carico.

3.6. Riorganizzazione del servizio extraurbano in Val Ceronda

In seguito all'incidente occorso al Liceo Darwin di Rivoli a fine 2008, l'Agenzia ha approntato un piano di emergenza per adattare i servizi autobus scolastici gravitanti sull'area della Val Ceronda agli orari provvisori delle lezioni, suddivisi tra mattina e pomeriggio.

In questo contesto l'Agenzia ha proseguito lo studio di riorganizzazione delle due autolinee della società "Ghera" che è stato presentato ai Comuni interessati a marzo 2009.

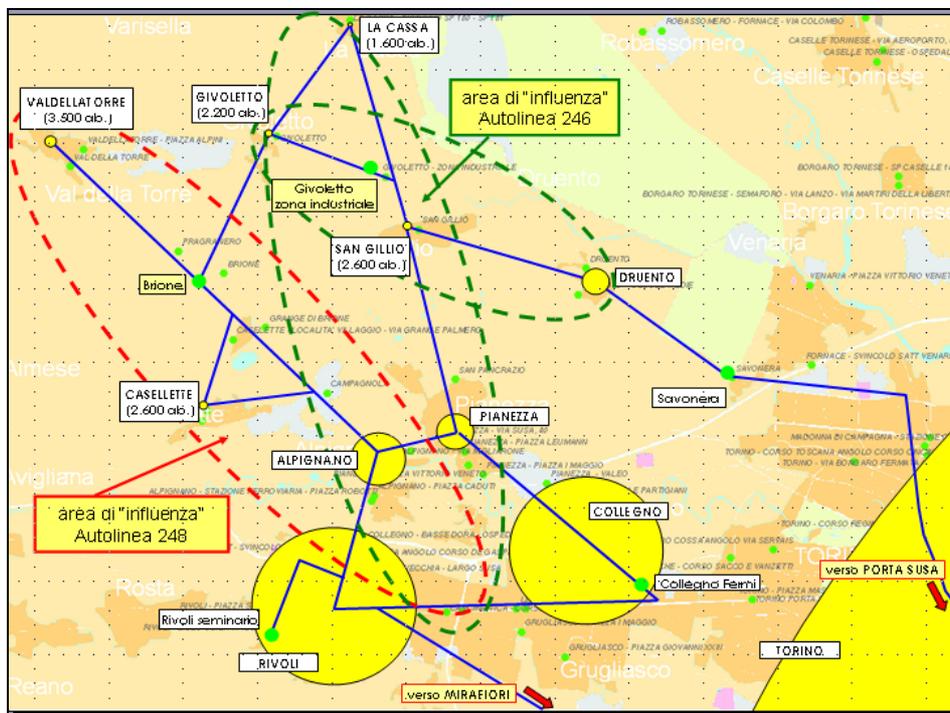


Figura 12 – Percorsi in Val Ceronda

In seguito al confronto con le istituzioni è stata predisposta la modifica ai servizi delle linee 246 e 248, caratterizzata da una riorganizzazione dell'orario basata sul cadenzamento delle corse e sulla razionalizzazione dei percorsi, a fianco di un

potenziamento dell'offerta e un coordinamento con gli altri servizi di TPL esistenti (metropolitana, ferrovia, autolinee suburbane ed extraurbane).

Il nuovo servizio, di cui le immagini seguenti riportano alcuni estratti dell'orario grafico, è entrato in vigore il 15 giugno.

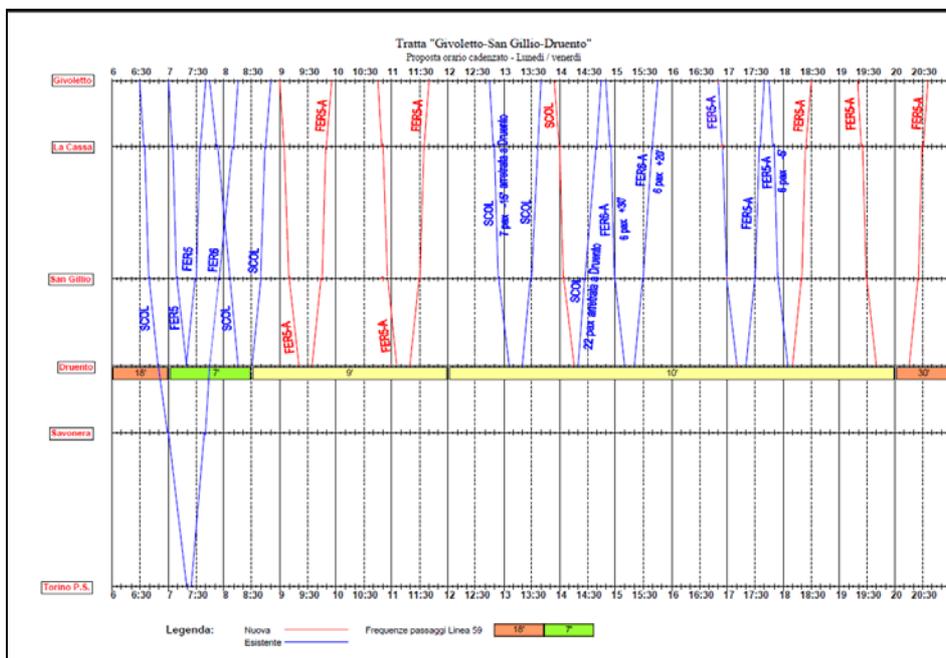


Figura 13 – Orario grafico tratta Givoletto – San Gillio - Druento

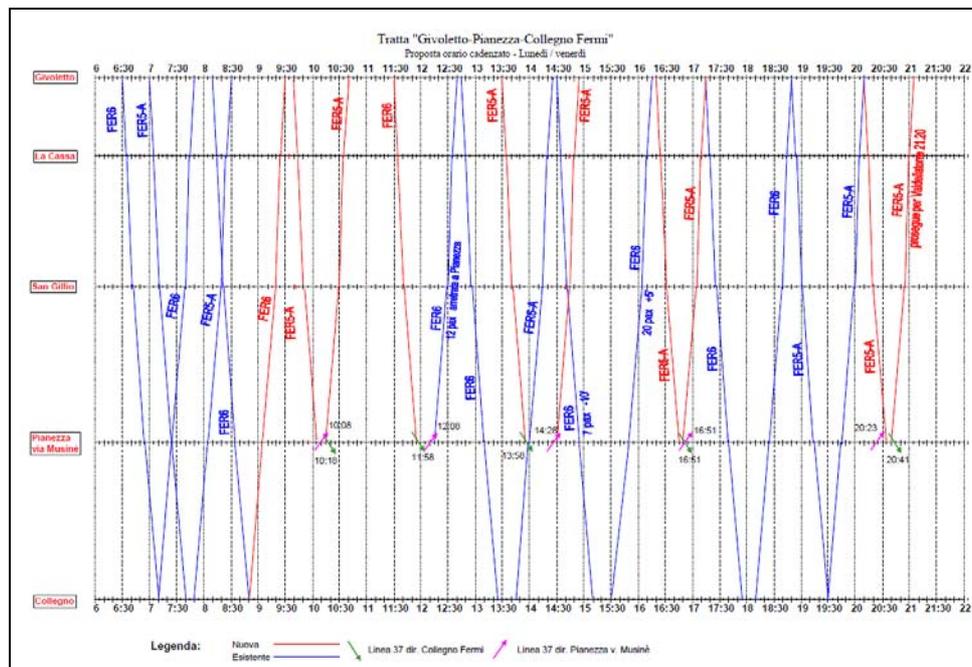


Figura 14 - Orario grafico tratta Givoletto – Pianezza – Collegno Fermi M1

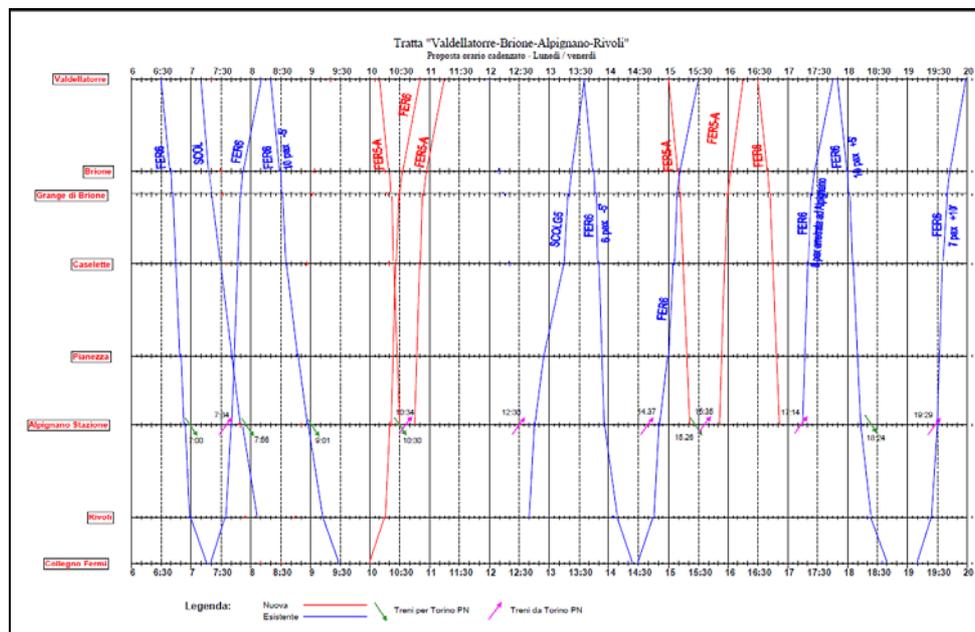


Figura 15 – Orario grafico tratta Valdellatorre – Alpi gnano - Rivoli

3.7. Collegamento Collegno Fermi – Zona commerciale PIP – Ikea

Parallelamente alla riorganizzazione del servizio afferente la Val Ceronda, l’Agenzia ha affidato alla società “Ghera” il collegamento tra la stazione della metropolitana di Collegno-Fermi, l’area commerciale PIP e il nuovo punto vendita Ikea, effettuato mediante un’autolinea ad orario cadenzato.

3.8. Chiusura di Stazione Dora RFI

In occasione dell’incontro del Quadrante di Torino, RFI ha confermato la chiusura della stazione Dora e l’inutilizzo dei binari sotterranei di attestamento dei treni a partire dal 27 settembre. L’Agenzia, alla luce dei cambiamenti infrastrutturali e relative soggezioni, ha predisposto ed inviato alle imprese che gestiscono i servizi, una lista con tutte le modifiche da apportare per il cambio orario dicembre 2009. A seguito si sono svolti incontri con Trenitalia e GTT per condividere le proposte e conseguentemente formalizzare le richieste alla Direzione Commerciale di RFI.

L’Agenzia e la Regione, dopo essere venute a conoscenza degli sviluppi infrastrutturali, hanno concordato di inviare una lettera a Trenitalia con la formalizzazione delle richieste dei treni che interessano i contratti di entrambe le amministrazioni ed una lettera a RFI per manifestare forte preoccupazione per l’impatto sulla clientela costretta ad utilizzare una infrastruttura interessata da così impegnative attività di cantiere.

Per il mancato utilizzo della stazione di Dora, l’Agenzia ha richiesto a RFI l’autorizzazione a svolgere in stazione un’indagine conoscitiva sugli spostamenti dei viaggiatori, per riprogrammare il servizio di superficie e limitare il disagio agli utenti. È

stato predisposto un questionario, distribuito il 28 ed il 29 maggio, prima della fine dell'anno scolastico, in modo da poter assumere informazioni anche sugli studenti. I questionari sono stati tutti visionati ed analizzati ed è stato elaborato un documento con le prime risultanze circa gli spostamenti. Sono stati fissati incontri con i dirigenti scolastici delle scuole che hanno un considerevole numero di studenti che gravitano sulla stazione ed è stato fissato un incontro con una delegazione di dipendenti della Telecom fortemente interessata e preoccupata per l'alienazione del servizio di Dora.

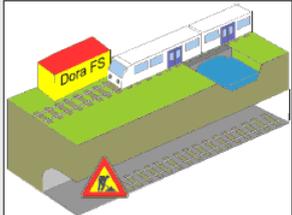
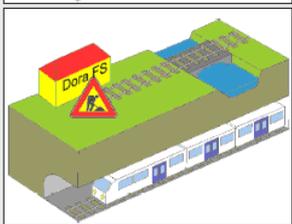
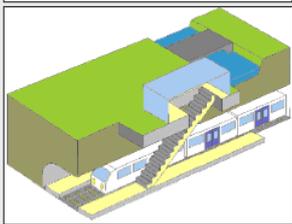
	<p>OGGI</p> <p>I treni viaggiano in superficie, mentre si stanno ultimando i lavori dei nuovi binari sotterranei lungo corso Principe Oddone.</p>	<p style="text-align: center;">QUESTIONARIO DA COMPILARE E CONSEGNARE AGLI INCARICATI PRESENTI IN STAZIONE</p> <p>Quando arrivo a Stazione Dora FS con il treno, vado a _____ (via/piazza/corso - città)</p> <p>con <input type="checkbox"/> autobus / tram n° _____ <input type="checkbox"/> piedi <input type="checkbox"/> bici <input type="checkbox"/> treno <input type="checkbox"/> altro</p> <p>Quando parto da Stazione Dora FS con il treno, arrivo da _____ (via/piazza/corso - città)</p> <p>con <input type="checkbox"/> autobus / tram n° _____ <input type="checkbox"/> piedi <input type="checkbox"/> bici <input type="checkbox"/> treno <input type="checkbox"/> altro</p>
	<p>DAL 27 SETTEMBRE 2009</p> <p>I treni viaggeranno sui nuovi binari sotterranei mentre verranno eliminati i vecchi binari in superficie.</p>	
	<p>FUTURO</p> <p>Con l'ultimazione dei lavori del Passante Ferroviario (prevista per il 2012), sarà utilizzabile la nuova stazione sotterranea di Torino Dora FS.</p>	

Figura 16 - Questionario stazione Dora



Figura 17 - Report indagine stazione Dora

In vista della chiusura al servizio viaggiatori della stazione Torino Dora RFI e nel quadro dell'Obiettivo PEG 1.III **Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani selettivi di intervento** sono state effettuate delle simulazioni relativamente ai carichi delle linee urbane che interessano l'area di Piazza Baldissera (Stazione Dora).

Stazione Dora

Profili di carico delle linee urbane transitanti nei pressi

24 aprile 2009



3.9. Attività propedeutica alla trattativa per il nuovo Contratto di Servizio con Trenitalia

Nel primo semestre 2009 l'Agenzia ha continuato l'attività di analisi - in maniera congiunta con la Regione - propedeutica alla trattativa per il rinnovo del Contratto di Servizio con Trenitalia.

Per quanto riguarda la misurazione della qualità erogata la Regione e l'Agenzia vorrebbero reintrodurre indici di qualità di sistema con cui misurare le caratteristiche del servizio.

A tal proposito è stata chiesta alla Società che effettua il monitoraggio del servizio per conto della Regione un'indagine di Customer Satisfaction per la rilevazione della qualità percepita, necessaria a valutare il livello di soddisfazione che i clienti hanno nei confronti dei diversi aspetti che compongono il servizio ferroviario. Questa indagine è stata attuata mediante la predisposizione di un apposito questionario consegnato agli utenti del servizio ferroviario in partenza su un campione di treni d'interesse appartenenti a 33 direttrici di Trenitalia e 2 direttrici di GTT. Tramite i risultati dell'indagine di Customer Satisfaction è stato possibile comprendere quali elementi del servizio sono ritenuti soddisfacenti/insoddisfacenti e il grado di importanza che viene attribuito ad fattore. L'indagine è stata avviata dal mese di Febbraio 2009 ed il campione intervistato nei mesi di febbraio e marzo è piuttosto esiguo per poter pensare che i risultati ottenuti siano già quelli consolidati.

Quindi l'analisi dei primi risultati può essere effettuata tramite una mappa di posizionamento (QUADRANT ANALYSIS). La mappa consiste in un piano cartesiano in cui i punti rappresentano i singoli elementi; le coordinate di tali punti sono date dal giudizio complessivo di soddisfazione (dichiarato) per quanto concerne le ascisse e dai livelli di importanza (calcolati) per quanto concerne le ordinate. Nella costruzione delle mappe sono stati scelti i seguenti criteri: l'asse delle ascisse interseca quello delle ordinate in corrispondenza della soddisfazione media nel complesso (54%).

L'asse delle ordinate interseca quello delle ascisse in corrispondenza del valore 7.1 (valore di equidistribuzione dell'importanza), ossia del livello di importanza che ciascun elemento avrebbe avuto qualora tutti i macrofattori avessero avuto lo stesso peso nella formazione del giudizio finale, ottenuto dividendo il valore globale 100 per il numero di macrofattori ($100:14=7.1$).

Inoltre sulla mappa è riportata anche l'asse (in rosso) in corrispondenza del valore pari a 75% che rappresenta il livello standard di qualità dei servizi a livello europeo, desunto dalla letteratura in materia.

Dall'intersezione dei due assi vengono creati 4 quadranti e ciascun elemento si trova posizionato in una delle quattro aree: ASSESTS SOTTOVALUTATI, AREA DI FORZA, AREA DELLE OPPORTUNITA', AREA DI DEBOLEZZA.

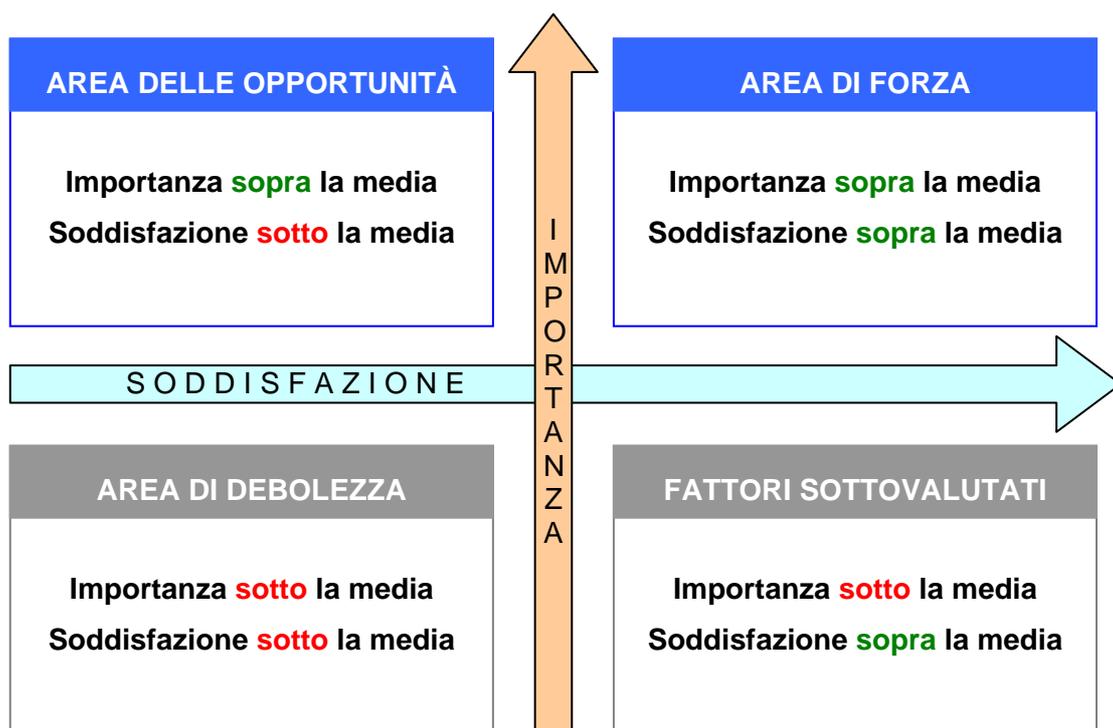


Figura 18 – Mappa di posizionamento (Quadrant Analysis)

La mappa disegnata con le risposte di un campione significativo potrà fornire informazioni utili sia per valutare la qualità percepita e del livello di importanza di ciascun elemento caratterizzante il servizio ferroviario (e, conseguentemente, pretendere obbligazioni diverse a carico di Trenitalia sul Contratto di servizio), sia per consentire ad un'impresa attenta di adeguare le strategie aziendali, poiché consente di individuare i macrofattori su cui realizzare interventi ad hoc.

Infatti la qualità si realizza solamente intervenendo “a monte” sui processi, ossia sull'insieme di attività che contribuiscono alla realizzazione del servizio ferroviario. Non è possibile realizzare un servizio in grado di soddisfare i cittadini se precedentemente non ci si è preoccupati di conoscerne esigenze ed aspettative.

In data 5/3/2009 è stata inviata quindi a Trenitalia una nota con oggetto: Contratto di Servizio 2009, indicatori di qualità, ove sono stati evidenziati i principali indicatori di qualità che si ritiene utilizzare per la valutazione dell'andamento del servizio.

Nello specifico gli indicatori riguardano:

- il servizio ferroviario;
- il materiale rotabile;
- i servizi ai viaggiatori;
- la gestione dell'infrastruttura.

Non solo, ma si è data a Trenitalia l'opportunità di indicare le unità di misura con cui valutare i propri sistemi, gli obiettivi da raggiungere già nella fase di avvio del nuovo Contratto nonché il trend di crescita della qualità, da prevedere per gli anni di validità

del Contratto medesimo. Quindi si è voluta dare a Trenitalia l'occasione di ragionare sul modo migliore per misurare le proprie performance, l'opportunità di raggiungere sin da subito obiettivi concreti e configurare un proprio percorso virtuoso di sviluppo, da realizzare nel corso della durata pluriennale del contratto. In ogni caso i livelli di partenza non possono essere più modesti dei valori attuali. In particolare per la puntualità e per le soppressioni (cosiddetta affidabilità del servizio) il documento: "Report prestazione treni: puntualità e affidabilità" (vedi § 3.10.1) , riporta le performance registrate sulle linee ferroviarie dell'Agenzia.

Trenitalia ha risposto alla richiesta di cui al precedente punto 9. in data 19/3/2009, ma, ancora una volta, ha deluso le aspettative degli Enti. Infatti, a riferimento delle opportunità citate al medesimo punto 9., ha prodotto il documento: INDICATORI DI QUALITÀ PROPOSTI DA TRENITALIA.

In tale documento, certo in virtù della garanzia che lo Stato a dato alla propria azienda di chiusura del mercato, Trenitalia non produce alcun fattore di rilievo, si arrocca sulla presunta qualità utilizzata come riferimento nel 2007, non propone alcun percorso di miglioramento del servizio se non il classico riferimento ad un rinnovo del parco rotabili, manleva ogni forma di responsabilità sull'efficienza e sull'efficacia delle informazioni e sulla corretta gestione dell'infrastruttura, attribuendo competenza esclusiva ad RFI SpA e, nel contempo, dimenticando che le due aziende fanno parte dello stesso gruppo.

Le proposte di Trenitalia possono essere meglio rappresentate nel documento: ANALISI INDICATORI DI QUALITÀ. Secondo l'interpretazione degli Enti, Trenitalia propone di abbassare il valore di riferimento degli standard ogni qualvolta il servizio viene ad essere interessato da criticità: stagione invernale (gelo, neve), alta frequentazione di viaggiatori (treni delle ore di punta), linee a semplice binario (esercizio ferroviario con incroci). Di contro Regione ed Agenzia ravvisano proprio in presenza di tali fattori di criticità la necessità di garantire standard più alti di efficienza.

Inoltre, a riferimento delle intese già raggiunte con la Regione Campania, in data 14/5/2009 Trenitalia ha proposto al Piemonte che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità previsto nel Contratto di servizio non dovrà superare l'1% del valore del corrispettivo, fermo restando che i fatti per i quali siano state disposte detrazioni di corrispettivo non dovranno essere conteggiati ai fini dell'applicazione del sistema delle penalità.

A questo punto, il 7/4/2009, la Regione e l'Agenzia restituiscono a Trenitalia l'elaborato citato al punto precedente, arricchendolo con l'ultima colonna di destra: INDICATORI DI QUALITÀ PROPOSTI DA REGIONE E AMM. Gli enti propongono quindi gli standard di partenza ed i meccanismi di miglioramento del servizio ferroviario e del materiale rotabile, riservandosi ancora di indicare i livelli di riferimento. Nell'elaborazione dell'ultima colonna di destra gli Enti hanno tenuto in considerazione che uno degli aspetti più sgraditi all'utenza sono le soppressioni e, pertanto, sono da trattare in maniera particolarmente severa.

Nel mese di giugno la Società che effettua il monitoraggio del servizio per conto della Regione ha ultimato l'indagine di Customer Satisfaction consegnando il documento: Servizio di ispezione del trasporto ferroviario in Piemonte – proposta di calcolo del punteggio qualità erogata e di calcolo della riduzione del valore corrispettivo unitario, che è già stato discusso con i redattori per una revisione mirata a recepire le indicazioni dell'Agenzia. In detto documento si rilevano e sono misurati tutti gli elementi del viaggio ritenuti importanti dai viaggiatori.

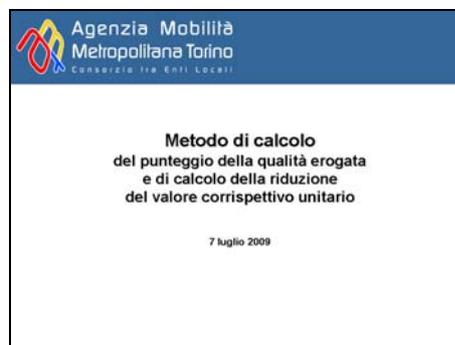
Nel contempo l'Agazia ha effettuato una serie di riunioni con i Comitati dei pendolari e con le Associazioni dei consumatori per illustrare e condividere le iniziative in atto. Peraltro la legge finanziaria 2008 ha assegnato un ruolo attivo a queste ultime Associazioni per identificare standard adeguati e monitorare la qualità del servizio.

Nel corso delle riunioni sono stati distribuiti i seguenti documenti:

- CONTRATTO DI SERVIZIO 2009 BOZZA 11_6_2009, nel quale sono riportate le politiche e gli obiettivi di vigilanza e di qualità dei servizi che l'Agazia vorrebbe introdurre nel contratto di servizio;
- Calcolo qualità erogata 7 luglio 2009, nel quale si riproduce un esempio di calcolo della qualità di un servizio ferroviario sulla base dei presupposti di cui al documento precedente.

Metodo di calcolo del punteggio e della qualità erogata e di calcolo della riduzione del valore corrispettivo unitario.

7 luglio 2009



L'obiettivo dell'Agazia è concertare con Comitati ed Associazioni un Protocollo di Intesa nel quale l'Agazia medesima si impegna a far adottare dei parametri e dei meccanismi di misurazione della qualità adeguati e realistici, mentre i Comitati e le Associazioni, riconoscendo l'oggettività dei parametri richiesti dall'Agazia, si impegnano a supportarla nei confronti di Trenitalia in ogni azione avviata all'incremento della qualità, negli interessi dei cittadini.

3.10. Osservazione dei servizi

L'osservazione del servizio di trasporto pubblico offerto richiede l'impiego di sistemi telematici complessi, basati sulla rilevazione della localizzazione dei veicoli.

L'Agazia si avvale del collegamento al sistema RIACE di RFI (vedere in seguito § 3.10.1) per il monitoraggio del servizio Trenitalia, e si avvarrà del collegamento al sistema SIS per l'osservazione del servizio urbano e suburbano GTT.

A tal proposito l'Agazia ha individuato nel PEG 2009 l'obiettivo **1.V Osservatorio dell'Agazia – OTX – OTF – OTUS**. Tale obiettivo prevede, in prosecuzione dell'attività per lo sviluppo dei sistemi di osservazione dell'Agazia, le seguenti attività:

- a. proseguire col supporto tecnico al sistema di monitoraggio OTX, continuare a verificare gli indici di funzionamento del Sistema di Monitoraggio, procedere nell'avanzamento installazione sistema OTX e nell'Osservazione estesa all'intera flotta con la validazione dei percorsi linee TPL extraurbano in concessione all'Agazia per la fase 3;

- b. automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF secondo disponibilità RIACE;
- c. valutare la fattibilità con una relazione per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

3.10.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

L'Agenzia ha continuato ad esaminare i dati a consuntivo dell'esercizio sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo Riace di Trenitalia. Per ogni linea sono stati elaborati i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati). In questo modo è stato possibile verificare gli impegni di qualità del servizio di Trenitalia rispetto agli standard di puntualità entro 5' e 15' dall'orario programmato di arrivo e di affidabilità (treni circolati rispetto ai treni programmati).

Con cadenza mensile fino al mese di marzo è stato realizzato il Report prestazioni treni – dati per linea illustrato negli incontri sistematici con i Comitati dei pendolari, con elaborazioni puntuali sulle caratteristiche del servizio misurate per ogni linea gestita dall'Agenzia.

Report prestazione treni

Dati per linea

Marzo 2009



Purtroppo quella di marzo 2009 è stata l'ultima elaborazione disponibile poiché RFI ha modificato il proprio applicativo, congelando la banca dati del Sistema RIACE e avviando, nel contempo, il nuovo sistema PIC-WEB. Nonostante sia un obbligo contrattuale di Trenitalia permettere l'accesso alla banca dati ferroviaria, la nuova password per accedere all'applicativo PIC-WEB è pervenuta solamente nel mese di giugno e la possibilità di interrogare il sistema è ancora discontinua.

Continua l'analisi dei risultati delle indagini effettuate dagli Ispettori Regionali che permettono di monitorare la qualità dei singoli servizi ferroviari e costituiscono la base per le proposte di applicazioni di penali ai sensi dei Contratti di Servizio Trenitalia e GTT.

Nel corso del semestre la visita dell'Agenzia in talune stazioni della rete ha permesso di individuare anche problematiche di tipo infrastrutturale e di accessibilità alle stazioni da parte di portatori di handicap. Le anomalie sono state subito segnalate a Trenitalia sollecitando la ricerca di soluzioni ai problemi rappresentati.

3.10.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nell'ottica di valutare la fattibilità di automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate e gestirle pertanto su un data base dedicato denominato OTUS, nel corso del 2009 si prosegue la trasmissione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità con GTT). Tali dati vengono successivamente aggregati, elaborati e riprodotti in grafico in modo da consentire un costante controllo dell'evoluzione nel tempo della qualità del servizio offerto su tutte le principali linee di servizio pubblico urbano/suburbano.

3.10.3. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il sistema OTX che hanno specificato e finanziato, e che attualmente è in fase di completamento.

In particolare, in seguito al periodo di sperimentazione che si è concluso a novembre 2008, nei primi tre mesi del 2009 è stata effettuata una verifica della base dati delle linee della società Vigo Autoindustriale e dei relativi percorsi, al fine di allineare le informazioni del programma di esercizio e del sistema OTX.

In seguito all'installazione degli apparati di bordo sui veicoli della società Gherra e su parte dei veicoli della società Chiesa è stato eseguito un ulteriore processo di calibrazione della base dati e verifica dei percorsi delle relative linee, al fine di agevolare il funzionamento del sistema.

L'estensione del sistema ha permesso all'Agenzia di incrementare la possibilità di osservare sistematicamente l'esecuzione regolare del servizio e le prestazioni offerte ai passeggeri delle linee di trasporto extraurbano.

3.11. Altre attività relative alla pianificazione e programmazione dei servizi

Il 29 aprile l'Agenzia ha avuto un incontro con l'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria per assumere informazioni sulla possibile circolabilità dei treni non ancora protetti dai sistemi di sicurezza SCMT o SSC.

Per la definizione del cambio orario del 13 dicembre, l'Agenzia ha partecipato alle riunioni di Quadrante di Alessandria-Novara-Cuneo organizzate dalla Regione ed ha convocato la riunione del Quadrante di Torino che si è tenuta il 26 marzo.

A seguito di deliberazione del consiglio di amministrazione dell'Agenzia del 12 marzo a far data dal 1° luglio viene abolito il "Pass Frejus", il supplemento speciale di 5 euro per ogni corsa applicato ai servizi di bus sostitutivi della ferrovia tra Bardonecchia e Modane. Il supplemento era stato istituito a settembre dello scorso anno, per compensare i costi di attraversamento del tunnel del Frejus. Dal primo luglio per utilizzare i bus del servizio sostitutivo di Trenitalia sul percorso tra Bardonecchia e Modane (o viceversa) è quindi sufficiente il biglietto di viaggio con destinazione fino a Modane, e cessa di conseguenza la vendita dei supplementi.

4. LA STRATEGIA DEGLI INVESTIMENTI

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 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 così come specificato nell'Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte.

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;
- avviare i programmi di investimento per il miglioramento dell'accessibilità e del comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano (deliberazione Consiglio d'Amministrazione del 31/10/2008);
- finanziare gli interventi infrastrutturali previsti dalla Regione per interventi Movilinea nelle città di Chieri e Settimo Torinese, previa sottoscrizione di specifica convenzione tra le parti.

Si provvederà, inoltre, a proporre alla Regione Piemonte un elenco di priorità ulteriori per interventi "Movicentro" e "Movilinea", riferito in particolare al "Movicentro" da realizzare in Collegno nei pressi della Stazione Fermi della Linea 1 di metropolitana e alla necessità di realizzare nodi di interscambio adeguati alle necessità del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco tranviario, il Programma Triennale 2007-2009 dell'Agenzia afferma la necessità di acquistare almeno altri 50 tram con caratteristiche analoghe a quelle delle 55 motrici serie 6000 attualmente in dotazione a GTT.

L'Accordo di Programma sottoscritto con la Regione Piemonte per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 conferma l'obiettivo prioritario dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l'introduzione di veicoli conformi ai più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell'ambito del "Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria", approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006.

Autobus con omologazione pre-EURO ed EURO 0

Le risorse che la Regione Piemonte destina, nell'ambito dell'Accordo di programma, per investimenti in materiale rotabile sono pari a complessivi € 93.228.295,42 di cui € 25.704.215,87 per l'anno 2008, € 24.994.355,21 per l'anno 2009 stabilendo che l'importo residuo, pari ad € 42.529.724,34 è rimodulato dalla Regione Piemonte nell'ambito del Bilancio annuale di previsione 2008 e pluriennale 2008-2010. Tali risorse saranno destinate a sostituire autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0, presenti nel parco adibito ai servizi di trasporto di competenza, con autobus nuovi da immatricolarsi in proprietà alla Regione.

Pertanto, i veicoli omologati EURO 1 che, per quanto sopra ricordato non saranno parte del programma di installazione dei sistemi di abbattimento del particolato, pur essendo sottoposti alle medesime prescrizioni dei veicoli EURO 0 e pre EURO, attualmente non sono oggetto di alcun programma di contribuzione finalizzato alla loro sostituzione.

Con lettera del 26 giugno, la Regione Piemonte ha comunicato l'avvio delle procedure per l'acquisto del 60% del fabbisogno di autobus che sarà dichiarato dalle aziende esercenti. Le procedure non potranno essere concluse che nell'ultima parte del 2009.

Autobus con omologazione EURO1

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha inteso finanziare un programma di contribuzione all'acquisto di autobus che consenta di procedere con la sostituzione di veicoli con motorizzazione EURO 1 (sui quali risultasse non conveniente l'installazione di sistemi di abbattimento del particolato), purché alimentati a gasolio con motorizzazione Euro 4 o successiva, elettrici, alimentati a metano o ibridi (dotati di motori a combustione interna) preferibilmente omologati EEV contribuendo alla sostituzione di 16 veicoli c.d. "snodati" (18 metri) stanziando un importo di € 3.713.120,00; per quanto riguarda i criteri e le modalità con cui verrà attuato il programma di contribuzione, si è fatto riferimento alle disposizioni di cui alla citata D.G.R. 17 marzo 2008, n. 22-8415.

La Società GTT ha comunicato l'interesse a partecipare a detto programma di contribuzione. Tuttavia, in ragione dei programmi di innovazione tecnologica che la stessa Società intende attuare sulla flotta di veicoli immatricolati "Euro 1" o successivi, la Società GTT ha richiesto di valutare la possibilità di ri-modulare l'assegnazione delle risorse assegnate (Euro 3.713.120,00) secondo il seguente schema:

- Euro 2.645.000,00 (pari a circa il 71% della somma complessiva) quale contribuzione per l'acquisto di veicoli snodati da 18 metri con motorizzazione ibrida, CNG ed EEV, fornendo la seguente previsione di spesa.
- Euro 1.068.120,00 (pari a circa il 29% della somma complessiva) quale contribuzione per l'attuazione di un piano di ricerca e sviluppo predisposto insieme alla Società IRISBUS finalizzato allo sviluppo di sistemi rivolti alla diminuzione del consumo di carburante e di emissioni in atmosfera da installare sia sui veicoli di nuova acquisizione sopra indicati che su altri già attualmente in dotazione alla Società GTT.

La Società GTT ha altresì richiesto:

- di valutare la possibilità di aumentare al 60% la quota di cofinanziamento per l'acquisto dei nuovi veicoli;
- di aumentare lo stanziamento complessivo per i progetti di ricerca e sviluppo di ulteriori 770.000,000 Euro.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 1 luglio 2009 ha approvato la ri-modulazione delle risorse stanziate con Deliberazione n. 8/3 del 31/10/2008.

Centri di interscambio modale

Il Programma Triennale Regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009 approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007 (PTR), ha previsto, per il finanziamento dei progetti MOVICentro (nodi di interscambio ferro – gomma per passeggeri) ed al progetto MOVIlínea (adeguamento e messa in sicurezza del T.P.L.), lo stanziamento annuale di € 9.000.000,00 condizionandone

l'entità al bilancio pluriennale ed il riparto e l'assegnazione alla verifica del completamento dei programmi precedentemente finanziati ed all'elaborazione dei nuovi programmi di intervento.

Nell'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009, sottoscritto con la Regione Piemonte, l'Agenzia, in attuazione del proprio Programma Triennale ed ai sensi del punto 3.3.3. del PTR, si è impegnata a predisporre un Programma d'intervento 2007 - 2009 per la progressiva infrastrutturazione del territorio

Peraltro, all'atto della sottoscrizione dell'Accordo di Programma, la Regione, verificate le proprie disponibilità di bilancio, si è impegnata ad erogare i soli contributi per gli investimenti infrastrutturali per interventi Movilinea già programmati per le città di Chieri e Settimo ammontanti a complessivi € 667.252,00.

In tale contesto l'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", uniformandone e perfezionandone l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza destinando a tal fine l'importo di € 969.880,00.

Si è pertanto avviata una ricognizione sugli interventi che ad oggi non è ancora conclusa. Attualmente sono in atto i sopralluoghi lungo i percorsi delle linee. In seguito sarà redatta la prima ipotesi di Programma sulla base delle principali fermate TPL autolinee extraurbane di competenza dell'Agenzia e sulla base dei Progetti-tipo delle fermate.

5. RICOGNIZIONE SULL'ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

5.1. Semplificazione amministrativa

Nell'ottica di perseguire la migliore efficienza organizzativa è stato introdotto uno specifico programma di attività atte a sviluppare la semplificazione amministrativa anche introducendo elementi di innovazione gestionale.

Si ritiene che operare in quest'ambito abbia una duplice finalità; da un lato si garantisce una azione coordinata ed attenta alle politiche per migliorare efficienza, efficacia ed economicità dell'Azione amministrativa, promosse dal governo, dall'altra si consente all'Agenzia di focalizzare la propria attività sulla propria missione, il trasporto pubblico, ottimizzando e minimizzando le risorse necessarie per le attività di supporto non strategico.

Le iniziative programmate per intervenire sulla semplificazione amministrativa sono essenzialmente rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate e consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Di seguito si elencano gli obiettivi individuati e lo stato di attuazione.

Obiettivo PEG 2.II Controllo di gestione: sviluppo del sistema di reportistica economico-finanziaria.

L'art. 8 del Regolamento per il controllo di gestione prevede l'integrazione tra la contabilità generale, finanziaria ed economica. A tal riguardo appare necessario attivare le procedure che permettano, con riferimento agli obiettivi gestionali definiti con il Piano Esecutivo di Gestione (PEG), la formulazione delle relative previsioni contabili, il monitoraggio e la raccolta dei dati a consuntivo in maniera stabile ed integrata.

Si è proceduto a riportare gli obiettivi assegnati mediante il PEG 2009 sul software di contabilità in maniera strutturata. A tal fine è stata creata una tabella con l'indicazione dell'ID di ciascun obiettivo e la relativa denominazione.

Nel contempo è stato richiesto agli Uffici dell'Agenzia:

- 1) di procedere ad una ricognizione degli impegni di spesa già assunti sull'esercizio 2009 al fine di ricondurli agli obiettivi del PEG 2009
- 2) di indicare, nella fase di predisposizione degli atti con i quali vengono assunti gli impegni di spesa nel prosieguo dell'anno, l'obiettivo o gli obiettivi PEG cui si riferiscono.

Il servizio Bilancio e Ragioneria ha iniziato a collegare sul software di contabilità gli impegni agli obiettivi riportati sulla tabella creata a tal fine. Una volta terminata la fase di allineamento degli impegni già assunti con gli obiettivi PEG 2009, sarà possibile avviare delle interrogazioni finalizzate ad evidenziare dal punto di vista economico-finanziario il grado di avanzamento dell'attività gestionale riferita a ciascun obiettivo e, a fine anno, a fornire una reportistica sull'entità di risorse impegnata per ciascun progetto ed obiettivo PEG.

Obiettivo PEG 2.III Predisposizione elenchi fornitori/prestatori di servizi.

Predisporre una procedura pubblica che consenta all'amministrazione di formare elenchi di fornitori e prestatori di servizi nel rispetto dell'art. 125 del D.Lgs. 163/2006 e del Regolamento per le spese in economia.

Si è proceduto ad una analisi dei settori merceologici e delle tipologie di servizi previsti nel Regolamento delle spese per l'acquisto in economia di beni e servizi approvato dall'Assemblea con deliberazione 4/3 del 18/12/2006 e si è provveduto alla predisposizione della procedura di qualificazione ed iscrizione all'elenco.

Obiettivo PEG 2.IV Gestione informatizzata flussi previdenziali e contabili articolata in:

a - elaborazione di un piano di lavoro finalizzato all'aggiornamento delle posizioni assicurative INPDAP dei dipendenti dell'Agenzia per la mobilità metropolitana;

b - semplificazione amministrativa: gestione informatizzata rapporti con tesoreria – attivazione ordinativo informatico con firma digitale.

Per quanto riguarda l'attività di cui al punto a) si è proceduto ad un'iniziale raccolta della normativa in materia di previdenza relativa ai dipendenti degli enti locali, con particolare riferimento alla Dichiarazione Mensile Analitica che dall'anno 2005 alimenta la banca dati INPDAP denominata PassWeb.

Si è inoltre proceduto alla ricognizione della normativa e delle circolari INPDAP riguardanti la posizione assicurativa degli iscritti ed il sistema PassWeb. In data 12 febbraio 2009 si è partecipato ad una giornata di formazione presso la sede INPDAP di Torino nella quale sono stati illustrati i principi fondamentali e le modalità di funzionamento del sistema PassWeb, con la possibilità di operare sui dati dell'Ente. In tale occasione sono stati inoltre intrapresi contatti diretti con i referenti INPDAP al fine di avviare il lavoro di pianificazione/risoluzione delle criticità finalizzato all'aggiornamento delle posizioni assicurative dei dipendenti.

Per quanto riguarda l'attività di cui al punto b) in data 06/04/2009 è pervenuta da Unicredit Banca Spa la documentazione necessaria per la stipula dell'atto aggiuntivo alla Convenzione di Tesoreria e i relativi allegati tecnici. In data 22 maggio 2009, con deliberazione n. 5/6, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la proposta all'Assemblea finalizzata, tra l'altro, a:

- 1) modificare il Regolamento di contabilità dell'Agenzia prevedendo la possibilità di formare documenti informatici e apporre la firma digitale sugli ordinativi di incasso/pagamento;
- 2) approvare lo schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Tesoreria al fine dell'adozione e gestione del Servizio di Ordinativo Informatico di Unicredit Banca Spa.

5.2. Innovazione gestionale

Le iniziative programmate per intervenire sull'innovazione gestionale sono rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate che consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Di seguito si elencano gli obiettivi individuati e lo stato di attuazione.

Obiettivo PEG 3.II Piattaforma Intranet – Internet di comunicazione e condivisione delle informazioni (Open Web MTM)

Nel 2008 l'Agenzia ha avviato una prima sperimentazione (vedere progetto PEG 2008 3 III "Introduzione di sistemi operativi open source") avente l'obiettivo di avviare l'uso di sistemi operativi e programmi applicativi rilasciati con licenze a codice sorgente aperto. Tale sperimentazione ha riguardato l'installazione di un server con sistema operativo GNU/Linux (con distribuzione Ubuntu 8.10 Server Edition), l'integrazione dello stesso nella rete locale esistente e l'installazione sullo stesso di un database server MySQL al quale accedere dalle postazioni di lavoro interne all'Agenzia.

Il database server è ad oggi utilizzato per le basi dati sulla mobilità (IMQ) e per altre applicazioni ad uso interno.

Terminata questa prima fase, il programma per il 2009 prevede l'adozione di specifici programmi applicativi open source che permettano di migliorare la produttività del lavoro in Agenzia in aree di lavoro specifiche.

Dalla ricognizione effettuata nel 2008 sulle buone pratiche di adozione di programmi open source nella Pubblica amministrazione è emerso che uno degli ambiti più interessanti per la qualità dei software esistenti e per le potenzialità di innovazione nei processi gestionali è quello dei software di gestione dei contenuti e di condivisione delle informazioni (strumenti per la creazione di siti internet, reti intranet, gestione documentale).

Il PEG 2009 all'obiettivo 3.II ha previsto pertanto l'adozione di un applicativo CMS (Content Management System) scelto tra quelli rilasciati a codice sorgente aperto. L'obiettivo è permettere la gestione dell'attuale sito internet di Agenzia in maniera più agevole e la creazione di una rete intranet di facile consultazione e aggiornamento anche da parte di personale non specializzato nei linguaggi del Web.

Al primo semestre 2009 sono stati valutati quattro diversi programmi open source per la gestione dei contenuti (Drupal, ezPublish, Joomla e Plone), analizzate le peculiarità di ciascuno di essi ed effettuate le comparazioni al fine di individuare la piattaforma ottimale per le esigenze dell'Agenzia. Al momento il più promettente appare essere Plone sia per la grande varietà di funzionalità offerte sia per il grado di adozione nel settore della Pubblica Amministrazione che ne testimonia la qualità e la rispondenza del prodotto alle esigenze di un moderno Ente pubblico.

La fase successiva sarà quella della formazione del personale che amministrerà il sistema presso aziende specializzate del settore. Detta fase è prevista nell'autunno 2009.

Negli ultimi mesi dell'anno si procederà infine con la formazione interna del personale destinato alle attività di creazione dei contenuti. Detti contenuti saranno migrati dal sito attuale per quanto riguarda le pagine pubblicate in internet e migrati da altri archivi interni per i contenuti della intranet.

