



**ESTRATTO DAL
VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

N. 23/2012

OGGETTO: *Indirizzi per l'avvio del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza dell'Agenzia per la mobilità metropolitana.*

Il giorno ventisette del mese di luglio duemiladodici, a partire dalle ore 10:00 presso la sede dell'Agenzia in via Belfiore, 23/C, Torino, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, vennero oggi convocati a seduta i componenti il Consiglio Di Amministrazione.

All'appello risultano:

			Presente	Assente
1.	<i>Nigro Giovanni</i>	<i>Presidente Agenzia</i>	X	
2.	<i>Campia Franco</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X	
3.	<i>Di Nisio Dante</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X	
4.	<i>Martina Celeste</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X	
5.	<i>Mazza Alessandro</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X	
6.	<i>Seymandi Roberto</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>	X	
7.	<i>Daniel Nino</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>		X
8.	<i>Lubatti Claudio</i>	<i>Consigliere d'Amministrazione</i>		X

*E' presente **Dott.sa Giulia Colangelo** in qualità di Segretario a tal fine autorizzato dall'Ente di appartenenza. E' presente altresì **Ing. Cesare Paonessa**, Direttore Generale f.f.*

*Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sig. **Dott. Nigro Giovanni** nella qualità di Presidente dell'Agenzia, dichiarata aperta la seduta ed dopo aver illustrato l'ordine del giorno – inviato ai Consiglieri insieme alla convocazione – ha proceduto con la trattazione dell'oggetto sopra indicato.*

OGGETTO : Indirizzi per l'avvio del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di competenza dell'Agenzia per la mobilità metropolitana.

A relazione del Presidente.

Premesso che

il settore dei trasporti pubblici locali (TPL) è regolato dal D.Lgs. 422/1997, nonché da ulteriori disposizioni di carattere puntuale. Alla revisione del settore il legislatore ha provveduto in occasione del riassetto generale dell'organizzazione amministrativa centrale, disposto dalla legge 59/1997, che – per il settore dei trasporti – ha espressamente previsto che le regioni assumano la funzione programmatica e definiscano il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con costi a carico dei bilanci regionali e offrendo come strumento di garanzia la subordinazione del conferimento delle funzioni a preventivi accordi di programma da stipularsi tra il Ministero dei trasporti e le regioni. accordo di programma che con riferimento alla Regione Piemonte, è stato approvato con D.G.R. n. 30-28865 del 06.12.1999 e sottoscritto in data 20.12.1999;

il D.Lgs 422/1997 ha quindi disciplinato il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, ed ha fissato i criteri di organizzazione dei servizi;

per quanto concerne le funzioni delegate alle regioni, esse riguardano l'intero comparto del servizio di trasporto, comprese le ferrovie di interesse regionale e locale, e le competenze conferite sono essenzialmente di carattere programmatico, nonché di carattere amministrativo e finanziario;

il D.Lgs. 422/1997, disciplinando le forme di esercizio locale dei servizi di trasporto pubblico, ha stabilito, inoltre, in ossequio al principio di sussidiarietà, che le regioni conferiscano a province, comuni ed enti locali – pena l'intervento sostitutivo del Governo - le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano un unitario esercizio a livello regionale;

al fine della effettiva realizzazione del trasferimento o della delega di funzioni agli enti locali, il D.Lgs. n. 422 ha previsto l'intervento, entro sei mesi dalla data di emanazione dello stesso, di apposite leggi regionali che individuassero in modo puntuale le funzioni conferite. La regione quindi è stata individuata come unico soggetto regolatore di tutto il comparto, con la possibilità di definire un'integrazione tra i vari modi del trasporto, anche in virtù della doppia responsabilità – pianificatoria e finanziaria– che consente una migliore destinazione delle risorse disponibili e quindi un più reale rispetto dei due principi di economicità ed efficienza;

l'attuazione a livello regionale del D.Lgs. 422/1997 è avvenuta mediante la L.R. 1/2000 che, tra l'altro, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, ha previsto la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, soggetto che gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano;

la Regione Piemonte, con riferimento alle competenze in materia di servizi ferroviari, con la deliberazione n. 101-6933 del 5 agosto 2002 ha individuato i servizi ferroviari direttamente attribuibili all'Agenzia ovvero quelli aventi origine e destinazione all'interno del territorio della Provincia di Torino più Modane; rientrano quindi tutti i servizi ferroviari gestiti dal Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. e i servizi gestiti da Trenitalia S.p.A. rispondenti al criterio summenzionato;

in aggiunta ai predetti servizi, la Regione Piemonte, con la D.G.R. n 16-2262 del 27/06/2011, ha conferito all'Agenzia le competenze amministrative inerenti i servizi ferroviari sulla direttrice

ferroviaria Torino – Bra e sui servizi automobilistici sostitutivi della linea Torino – Bra – Ceva.

Preso atto del seguente quadro normativo:

l'art 86, paragrafo 2 del Trattato che istituisce la Comunità europea 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;

l'art. 73 del Trattato costituisce *lex specialis* rispetto all'art. 86 paragrafo 2, in quanto stabilisce norme applicabili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri;

con la Sentenza "Altmark" Causa C-280/00 la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha stabilito che sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera degli "aiuti di stato" 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 di quattro 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;*
- *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;*

con la "Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto Comunitario" (2000/C 121/02), la Commissione, 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 Direttiva Parlamento Europeo 31 marzo 2004, n. 2004/17 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali definisce la "concessione di servizi" come quel 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 (art. 1, paragrafo 3, lett. b). La medesima definizione di concessione di servizi è contenuta anche nell'art. 1, paragrafo 4 della Direttiva Parlamento Europeo 31 marzo 2004, n. 2004/18 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi;

il D.Lgs. Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE definisce la concessione di servizi all'art. 3, comma 12 come quel 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, in conformità all'articolo 30;

l'art. 216 del Codice dei contratti pubblici, che recepisce l'art. 18 della direttiva 2004/17, stabilisce che, salva l'applicazione dell'articolo 30 in tema di concessione di servizi, la parte relativa contratti pubblici di lavori, servizi e forniture nei settori speciali non si applica alle concessioni di lavori e di servizi rilasciate da enti aggiudicatori che esercitano una o più attività di cui agli articoli da 208 a 213, quando la concessione ha per oggetto l'esercizio di dette attività;

l'art. 210 del Codice dei contratti pubblici, che recepisce l'art. 5.1 della direttiva 2004/17, rubricato "Servizi di trasporto", stabilisce che ferme restando le esclusioni di cui all'articolo 23, le norme della presente parte si applicano alle attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, ovvero mediante autobus, sistemi automatici o cavo. Nei servizi di trasporto, si considera esistere una rete se il servizio viene fornito alle prescrizioni operative stabilite dalle competenti autorità pubbliche, come ad esempio quelle relative alle tratte da servire, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio;

l'art. 30 del Codice dei contratti pubblici stabilisce che salvo quanto disposto nel presente articolo, le disposizioni del codice non si applicano alle concessioni di servizi;

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 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;

la scelta del concessionario deve avvenire nel rispetto dei principi desumibili dal Trattato e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità, previa gara informale a cui sono invitati almeno cinque concorrenti, se sussistono in tale numero soggetti qualificati in relazione all'oggetto della concessione, e con predeterminazione dei criteri selettivi. Sono fatte salve discipline specifiche che prevedono forme più ampie di tutela della concorrenza;

il D.Lgs. 422/1997 relativo al Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, stabilisce all'art. 18, comma 2 che allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare (a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio;

la legge regionale PIEMONTE 4 gennaio 2000, n. 1 che contiene Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, prevede all'art. 11 che gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente;

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 CE 1370/2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, introduce rilevanti novità nel settore del trasporto di persone prevedendo in particolare:

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura (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) a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico;
- 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/CE;
- 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
- 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 prevede un periodo transitorio di 10 anni durante il quale gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5 (aggiudicazione di contratti di servizio pubblico), al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto;

con riferimento a tale possibilità, prevista dall'art. 8, paragrafo 2 del regolamento Ce 1370/2007, con l'art. 61 della L. 23/07/2009, n. 99, il legislatore italiano ha stabilito che le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possano, tra l'altro, avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 6 (aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia);

con riferimento alla durata dei contratti di servizio, l'art. 60, comma 1, lettera a) della L. 99/2009 ha modificato l'art. 18, comma 2, lettera a), prevedendo che al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.

una disposizione analoga a quella sopra riportata è stata prevista dal legislatore regionale allorquando con l'art. 30 della L.R. 30/2009 ha aggiunto il seguente comma all'art. 10 della L.R. 1/2000: “2 bis. *I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati.*”

Ricordato che:

- il predetto quadro è stato regolato per un breve periodo dall'art. 23 bis del DL 112/2008 e dal successivo regolamento attuativo; entrambi abrogati nel 2011 per effetto dell'esito della consultazione referendaria;

- il sistema degli affidamenti dei servizi pubblici di trasporto ha registrato un ulteriore intervento del legislatore nazionale, con particolare riferimento all'art 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011 e s.m.i., con cui il legislatore nazionale ha previsto le disposizioni di "Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea"; la Consulta con la sentenza 20 luglio 2012, n. 199, accogliendo i ricorsi presentati dalle regioni Puglia, Lazio, Marche, Emilia-Romagna, Umbria e della Regione autonoma della Sardegna, dichiarandolo costituzionalmente illegittimo, ha eliminato dall'ordinamento giuridico la norma contenuta l'articolo 4 del d.l. 138/2011;
- in ultimo la Regione Piemonte, con legge regionale n. 5/2012 ha aggiornato il quadro normativo sostituendolo il comma 1 dell'art. 11 della L.R. 1/2000 che testualmente ora dispone che:

"1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. La Regione stipula i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario di cui all'articolo 10, comma 2 bis, della presente legge con i soggetti aggiudicatari esclusivamente a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica, effettuate con modalità idonee a favorire il superamento degli assetti monopolistici e ad introdurre meccanismi di concorrenzialità, conformemente a quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada."

Considerato che:

- a seguito del conferimento delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale in ambito metropolitano l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino è subentrata, in luogo della Regione Piemonte, a valere dal 1 gennaio 2005, nel contratto di servizio ferroviario Rep. N. 10213 stipulato il 2/05/2005 con la Società GTT S.p.A.
- successivamente, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e la GTT S.p.A. hanno stipulato il Contratto di Servizio Prot. N. 79 Rep cont. stipulato il 14/12/2006 valevole dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006 e comunque, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.
- sulla base della predetta clausola e tenuto conto che l'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore Trasporto Pubblico Locale per il triennio 2007/2009, stipulato il 26/03/2008 fra la Regione Piemonte e l'Agenzia, rendeva disponibili le specifiche risorse per il finanziamento dei servizi ferroviari, l'Agenzia ha fatto valere la clausola di ultrattività del contratto di cui al precedente comma;
- con la Deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 13 del 28/6/2011, sulla base della D.G.R. n 16-2262 del 27/06/2011, è stata affidata a Trenitalia la Concessione per la gestione dei servizi ferroviari per il periodo 1/1/2011 al 31/12/2016; in pari data 28/6/2011 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di servizio (prot. n. 165 Rep. Cont.) fra l'Agenzia e Trenitalia che ha sostituito il Contratto di servizio prot. n. 80 Rep. Cont. del 22/12/2006;
- con il programma triennale 2007-2009 (PTA) dei servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana di Torino (approvato dall'Assemblea il 14/6/2007) l'Agenzia ha voluto aprire il sistema del trasporto pubblico a nuovi assetti ed a specifiche configurazioni di gara;
- in particolare con l'indirizzo di gara n. 1, così come aggiornato con la deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 19 Luglio 2010, si prevede che le gare riguardino separatamente

l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana relativamente a:

- ambito urbano esteso di Torino;
 - ambito di bacino di corona metropolitana;
 - ambito Sistema Ferroviario Metropolitano comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche
- l'ambito Sistema Ferroviario Metropolitano riguarda i servizi ferroviari in concessione esercitati da :
- Trenitalia tramite il Contratto di servizio prot. n. 165 Rep. Cont. Con validità fino al 31/12/2016
 - GTT tramite il Contratto di Servizio Prot. N. 79 Rep cont. con validità fino al subentro de nuovo gestore
- analogo indirizzo è stato adottato dalla Regione Piemonte con la D.G.R. n. 22-1095 del 30 novembre 2010, ripreso e confermato con la D.G.R. n. 58-4114 del 2 luglio 2012, con la quale è stato stabilito, fra l'altro, la promozione della *“liberalizzazione del servizio ferroviario regionale, attraverso l'attivazione di procedure ad evidenza pubblica articolando la rete ferroviaria piemontese in due ambiti :*
- *ambito 1 denominato “Sistema Ferroviario Piemonte” ...;*
 - *ambito 2 denominato “Metropolitano” (servizio ferroviario metropolitano di Torino) comprendente le tratte finora coperte da Tenitalia s.p.a. e GTT s.p.a. (il differenziamento del lotto metropolitano si rende indispensabile anche in considerazione dei significativi interventi di potenziamento infrastrutturale programmati in coerenza con l'avanzamento del progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano strutturato dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino”*
- lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano avverrà per fasi; una prima fase di avvio del Sistema si è concretizzata nel cambio orario del Dicembre 2011 con l'avvio del servizio sulla direttrice Torino-Modane; una seconda fase del Sistema prenderà avvio nel cambio orario del Dicembre 2012 con l'avvio parziale dei servizi aventi missione “Pinerolo-Chivasso” e “Bra-Carmagnola-Stura”, “Chieri-Rivarolo”; quest'ultima sarà esercitata da GTT in parte come soggetto concessionario, in parte come soggetto subaffidatario di Trenitalia
- le ulteriori fasi di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano saranno attuate gradualmente negli anni a venire anche in considerazione della effettiva disponibilità delle risorse e della dotazione di materiale rotabile ed infrastrutture;
- lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano prevede anche, per quanto concerne la politica tariffaria, l'adozione del Biglietto Integrato Piemonte (BIP) e l'adozione delle politiche di tariffazione integrata previste da Formula sia per gli abbonamenti, sia per il biglietto di corsa semplice (denominato BIM).

Si consideri inoltre che una delle maggiori problematiche rilevate nell'ambito gestione delle procedure di gara sia a livello nazionale sia livello europeo risiede nella difficoltà degli operatori che intendono partecipare a procedure pubbliche di affidamento dei servizi ferroviari a superare la specifica barriera all'ingresso nel mercato consistente nella disponibilità di materiale rotabile necessario alla gestione del servizio omologato sulla rete ferroviaria su cui insiste il servizio conteso.

A tal proposito rileva il parere dell'AGCM AS 262 del 8/07/2003 avente per oggetto avente per oggetto “reperimento del materiale rotabile ferroviario necessario per l'espletamento delle gare per l'aggiudicazione dei servizi ferroviari di competenza regionale”, che a tal fine suggerisce, ove l'amministrazione regionale non sia titolare di materiale rotabile proprio, di:

“a) garantire che, nel selezionare il nuovo gestore del servizio di trasporto ferroviario regionale, la disponibilità attuale del materiale rotabile in capo ai partecipanti alle gare non costituisca un

fattore di discriminazione tra gli stessi partecipanti, coerentemente con quanto disposto dall'articolo 45 della legge n. 166/2002;

*b) aggiudicare la gara all'impresa in grado di offrire l'intero servizio di mobilità alle condizioni economicamente più vantaggiose, predisponendo un bando di gara che valuti congiuntamente le offerte relative alla gestione del servizio di trasporto e le caratteristiche e la qualità del materiale rotabile. In tale ultimo caso, la disponibilità dello stesso materiale dovrebbe essere comprovata dai partecipanti alla gara mediante la produzione di adeguata documentazione. **Tuttavia, poiché, da una parte, il materiale rotabile non è facilmente reperibile e, dall'altra, occorre evitare che i diversi partecipanti siano discriminati, l'amministrazione regionale dovrebbe mettere in condizione l'aggiudicatario di disporre del materiale rotabile, a tal fine prevedendo che l'attività dell'aggiudicatario stesso abbia inizio solo dopo che sia trascorso il più breve tempo compatibile con quello necessario perché il vincitore della gara reperisca sul mercato il materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento dei servizi.***

Per quanto sopra premesso, è necessario avviare le procedure per la selezione dell'operatore ferroviario che svilupperà il servizio dell'intero Sistema Ferroviario Metropolitano.

E' quindi necessario :

- allineare la scadenza del contratto di servizio in essere con la società GTT S.p.A. con quella prevista nel contratto di servizio in essere sottoscritto con Trenitalia S.p.A. (31/12/2016) mediante la stipulazione di un contratto-ponte di concessione di servizi con affidamento diretto ai sensi dell'art. 5, paragrafo 6 del Regolamento CE 1370/2007, in quanto applicabile sulla base della normativa nazionale di riferimento precedentemente citata;
- avviare durante la vigenza di detti contratti una procedura ad evidenza pubblica che consenta di selezionare l'operatore ferroviario unico per la totalità dei servizi afferenti al SFM prevedendo quale oggetto principale dell'offerta le modalità di realizzazione del progetto di SFM, nella sua interezza o per fasi articolate sulla durata dell'affidamento.

Tutto ciò premesso

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

Acquisito il parere favorevole del direttore generale f.f. sulla regolarità tecnica - contabile dell'atto, ai sensi del medesimo art. 49, co. 1 del TUEL approvato con D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000.

Visto l'art. 134, 4 comma, del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 - TUEL – citato;

si propone che

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

deliberi:

1. di avviare il processo di liberalizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Ferroviario di interesse dell'Area Metropolitana di Torino secondo gli indirizzi citati in premessa;
2. di comunicare all'Assemblea la presente decisione al fine di garantire la possibilità di espletare le gare in tempo utile per il subentro del nuovo operatore ferroviario nei contratti di servizio di trasporto pubblico locale ferroviario dell'area metropolitana;
3. di autorizzare il direttore generale f.f. alla predisposizione degli atti necessario all'avvio della procedura ad evidenza pubblica nel rispetto della normativa vigente;
4. di autorizzare il direttore generale f.f. a predisporre la procedura di affidamento diretto dei servizi attualmente gestiti da GTT S.p.A alla medesima società ferroviaria al fine di allineare la

durata della gestione contrattuale di detti servizi alla durata del contratto stipulato con Trenitalia S.p.A. nell'ambito della concessione già affidata direttamente alla stessa per il periodo 2011-2016;

5. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

Dopo una breve illustrazione del relatore si apre la discussione.

Segue la votazione con il seguente esito:

N. Favorevoli: 6

N. Contrari : 0

N. Astenuti: 0

X Con il medesimo esito viene altresì approvata l'immediata esecutività

Firmato	Firmato
IL PRESIDENTE Dott. Nigro Giovanni	IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE Dott.sa Giulia Colangelo