ALLEGATO A

PROTOCOLLO D'INTESA PER LA DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE PER IL MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TRA

REGIONE PIEMONTE

E

COMUNE DI TORINO

La Regione Piemonte, con sede in Torino, piazza Castello 165, nella persona di ……..

Il Comune di Torino, con sede in Piazza Palazzo di Città 1, nella persona di ……

Di seguito indicate le Parti

PREMESSO

- che la legge regionale 4/1/2000 n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale in attuazione del d.lgs. 19/11/1997 n. 422" prevede che la Regione, d'intesa con gli enti locali, indirizzi, promuova e coordini i servizi di trasporto pubblico locale;;
- che occorre, al fine di migliorare il servizio di trasporto pubblico e di mantenere l'equilibrio economico-finanziario dello stesso, la collaborazione e il coordinamento degli Enti interessati sia in materia di esercizio del servizio che in materia di investimenti;
- che è indispensabile che si attui una convergenza sia strategica sia operativa da parte della Regione Piemonte e del Comune di Torino, al fine di contribuire al completamento dei programmi concordati;
- che la Regione Piemonte e il Comune di Torino intendono affrontare con approccio strategico tutto il settore del trasporto pubblico locale in Piemonte ed in particolare nell'area metropolitana torinese anche al fine di affrontare i fattori critici della mobilità delle persone, soprattutto nell'area urbana di Torino, che si sono progressivamente acuiti;
- che la Regione Piemonte e il Comune di Torino condividono l'obiettivo di completare e utilizzare al meglio la rete delle infrastrutture e il sistema del trasporto locale nell'area metropolitana torinese;
- che la Regione Piemonte e il Comune di Torino intendono creare strumenti di gestione comuni per garantire il controllo della qualità del servizio, valorizzando il principio della separazione tra la gestione dell'infrastrutture e l'effettuazione dei servizi di trasporto pubblico secondo criteri di qualità ed efficienza
- che la Regione Piemonte e il Comune di Torino intendono consolidare i rapporti tra le parti con l'obiettivo di giungere a definire strategie di intervento e strumenti miranti alla stabilizzazione finanziaria

- che tutti gli aspetti relativi al TPL di interesse delle parti e trattati nel presente protocollo sono correlati e interdipendenti e vengono attuati secondo quanto previsto nel cronoprogramma di cui all'articolo 6

SI CONVIENE E SI STIPULA IL PRESENTE
PROTOCOLLO D'INTESA

ART. 1 – Richiamo delle premesse
Le premesse fanno parte integrante del presente protocollo.

ART. 2 – Obiettivi per l'efficienza e l'efficacia del servizio
Gli obiettivi che si intendono realizzare in termini di maggior offerta e qualità del servizio sono:

- riorganizzazione ed integrazione della rete in funzione dell'entrata in esercizio della linea 1 di metropolitana sulla tratta Porta Nuova-Lingotto e successiva estensione a Bengasi: ridisegno e razionalizzazione della rete tranviaria evitando le sovrapposizioni con la linea 1 di metropolitana e ottimizzazione del servizio automobilistico affidando allo stesso un ruolo di adduzione e distribuzione nei confronti della rete portante su ferro.
- aumento della velocità commerciale attraverso razionalizzazione e implementazione delle corsie riservate al trasporto pubblico, estensione della priorità semaforica, attualmente applicata alle sole linee tranviarie, anche alle principali linee automobilistiche, prosecuzione e sviluppo delle attività di controllo delle corsie riservate mediante telecamere montate a bordo dei veicoli e delle vie riservate mediante i portali di controllo.

Gli obiettivi gestionali in termini di miglioramento del rapporto ricavi/costi sono:

- riduzione del costo di esercizio per l'unità di prodotto (costo al km di servizio erogato), sulla base degli interventi di ottimizzazione della rete di trasporto di superficie e del miglioramento della velocità commerciale.
- riduzione del costo di esercizio per l'unità di prodotto (costo al km di servizio erogato), sulla base del rinnovo del parco veicoli in grado di garantire una diminuzione dei costi derivanti da consumi e manutenzione e di efficientare complessivamente la gestione del parco veicoli.
- incremento dei ricavi in base alla maggiore attrattività della rete di trasporto a seguito del potenziamento di offerta generato dall'entrata in esercizio della tratta Porta Nuova-Lingotto di metropolitana, del conseguente ridisegno della rete di superficie e dell'aumento della velocità commerciale.

Gli obiettivi gestionali nell'arco del periodo di piano consentiranno un contenimento dei costi dovuti ad una razionalizzazione dei chilometri percorsi in superficie grazie al completamento della linea 1 della metropolitana.
Questo miglioramento riguarderà:

- fabbisogno personale;
- consumi combustibili;
- costi di manutenzione.

Tutti i miglioramenti di cui al presente articolo saranno destinati allo sviluppo del servizio.

ART 3 – Strumenti di intervento

Per il raggiungimento degli obiettivi indicati dal presente Protocollo le Parti concordano sulla opportunità di utilizzare due società: INFRA.TO e ESERCIZIO TRASPORTI HOLDING.
Le Attività previste dal presente protocollo verranno attuate secondo le modalità infradescritte previa approvazione del protocollo stesso da parte delle Giunte Regionale e Comunale e del Consiglio Comunale di Torino per le parti di sua competenza.

3.1 Società INFRA.TO

La Società **INFRA.TO**, che sarà partecipata al 50% dalle parti con *governance* paritaria, riveste il ruolo di soggetto il cui obiettivo strategico è rappresentato dalla gestione delle infrastrutture possedute (rete tranviaria e ferroviaria, metropolitana) e dalla realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al sistema del TPL (in particolare completamento della linea 1 della metropolitana con priorità per la tratta 4 fino a piazza Bengasi e la tratta Cascine Vica - Rivoli nonché il possibile sviluppo della linea 2 metropolitana).

I due soci assicureranno alla società partecipata, nelle forme consentite e più opportune, la disponibilità dei beni di rispettiva competenza, con esclusione di compensazioni, oneri pregressi, corresponsione di canoni ai soci, pesi, vincoli, iscrizioni e/o trascrizioni pregiudizievoli, dichiarando sin d'ora ciascun socio, per i beni dal medesimo dati in disponibilità, di garantire e manlevare al riguardo INFRA.TO e l'altro socio: in particolare, per la Regione Piemonte le linee ferroviarie e per il Comune di Torino le linee tranviarie e la metropolitana e le relative infrastrutture connesse e strumentali. Peraltro, per un periodo non superiore a tre anni dalla sottoscrizione del presente protocollo, in deroga a quanto sopra:

- la linea 4 e le restanti linee tranviarie saranno temporaneamente soggette a gestione

patrimoniale separata (comprensiva quindi di costi operativi e finanziari e ricavi) con oneri e responsabilità a carico del Comune di Torino. Entro tale periodo le suddette infrastrutture dovranno confluire nella gestione complessiva della società alle medesime condizioni degli altri beni dati in disponibilità;

- il Comune di Torino dichiara che i mutui esistenti per la costruzione della metropolitana e registrati dallo stato patrimoniale di INFRA.TO saranno da esso Comune integralmente onorati con apposita delibera della Giunta Comunale, con manleva della società e della Regione da qualsiasi onere ad essi collegati. Comune e Regione valuteranno alla stessa scadenza del triennio l'opportunità di assicurare anche per la Metropolitana le medesime condizioni degli altri beni dati in disponibilità.

Inoltre la Regione conferma l'impegno al cofinanziamento:

- di € 35.000.000,00 per la tratta Porta Nuova-Lingotto
- di € 35.000.000,00 per la tratta Lingotto-Bengasi, a valere sui FAS 2007-2013.

3.2 Procedura concorsuale

In attuazione di quanto previsto dalla legislazione nazionale, e segnatamente dal testo riformulato dell'art. 23 bis come da legge 166/2009, Regione e Comune condividono l'esigenza che il Comune di Torino indica immediatamente, gestisca e concluda una gara unica ed intermodale finalizzata all'assegnazione unitaria dei servizi di TPL urbani e suburbani (bus, tram e metro), della gestione della sosta e dei parcheggi, dei servizi ad essi accessori e dei servizi turistici.

3.3 Società ESERCIZIO TRASPORTI HOLDING (ETH)

ETH svolgerà il ruolo di *holding* rispetto al sistema del trasporto in ambito comunale e regionale.
Anche al capitale sociale di ETH le parti parteciperanno pariteticamente con una percentuale del 50% ciascuna. La *governance* della società sarà paritaria.

A tal fine i due soci di ETH assicureranno, nelle forme consentite e più opportune, la disponibilità dei seguenti beni di rispettiva competenza, comunque con esclusione di compensazioni e corresponsione di canoni ed in congruenza con le competenze e le finalità operative delle singole società partecipate:

- il Comune il ramo d'impresa ferroviaria scorporata da GTT e il 18% delle azioni di GTT - ramo d'impresa TPL Torino;
- la Regione Piemonte il materiale rotabile ferroviario e tranviario.

Le finalità di ETH saranno conseguite attraverso le seguenti società operative:

- "*GTT – ramo d'impresa TPL Torino*", con competenza di intervento relativamente al TP su gomma, tram e metropolitana in ambito metropolitano torinese. La società sarà partecipata per una quota non inferiore al 18% da ETH e per le decisioni riguardanti l'assetto strategico del trasporto metropolitano del Comune di Torino sarà richiesta la maggioranza qualificata del 85%. Le eventuali scelte di partnership saranno di competenza del Comune con obbligo di consultazione dell'azionista Regione;
- "*Ferro Torino*", con competenza di intervento relativamente al servizio nell'ambito del sistema ferroviario metropolitano. La *governance* della società sarà paritaria, prevedendo che le eventuali scelte di partnership siano di competenza della Regione Piemonte con obbligo di consultazione del Comune di Torino;
- "*Ferro Regione*", con competenza di intervento relativamente al servizio ferroviario sulle linee ferroviarie regionali: la società potrà essere partecipata, oltre che da ETH, anche dalla Regione Piemonte, con quote anche maggioritarie, e comunque sarà governata da organi la cui maggioranza sia espressione di quest'ultima. Le eventuali scelte di partnership saranno di competenza della Regione Piemonte con obbligo di consultazione del Comune di Torino.

Regione e Comune si riservano di valutare l'opportunità di strutturare in un unico soggetto le due società ferroviarie sopradescritte, che saranno comunque scorporate da GTT, ferma restando la salvaguardia dei reciproci diritti e obbligazioni,

ART. 4 – Trasferimenti risorse

Il Protocollo d'intesa vincola la Regione Piemonte per gli impegni la cui copertura finanziaria trova fondamento nel bilancio regionale (annuale e pluriennale); riguardo agli ulteriori impegni, anche quelli riferiti ai finanziamenti provenienti dallo Stato, questi sono condizionati dalla disponibilità finanziaria sui futuri bilanci regionali e per i quali la Giunta Regionale si impegna a proporre gli atti necessari.

4.1 Finanziamento dei servizi minimi

La Regione garantirà, anche per l'esercizio 2009 e 2010, il trasferimento di € 25.677.774,00, previsto per il 2008, quali risorse finanziarie aggiuntive previste dalla D.G.R. 53 del 28/7/2008 per

la copertura degli oneri relativi ai servizi minimi (così come previsto dalla legge finanziaria 244/2007), a fronte della pubblicazione del bando di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale.

La Regione si impegna a mantenere inalterato l'ammontare dei trasferimenti relativi ai servizi minimi, così come definito dall'Accordo di programma 2007-2009 stipulato con l'Agenzia per la mobilità metropolitana, a fronte della riorganizzazione della rete conseguente all'entrata in esercizio delle estensioni della linea 1 di metropolitana.

La Regione si impegna a garantire il trasferimento di € 20.000.000,00 annui, quale contributo per l'esercizio, il materiale rotabile e le infrastrutture della metropolitana di Torino. All'entrata in funzione della nuova tratta Porta Nuova-Lingotto, anche tenendo conto della razionalizzazione dei servizi di superficie, si procederà a rideterminare tale contributo.

4.2 Rinnovo e potenziamento del materiale rotabile

La Regione si impegna

- a completare nel 2010 le gare riguardanti l'acquisto di n. 150 autobus a gasolio da 12 metri, di cui alla D.G.R. 17 del 7/9/2009, per un totale di € 32.250.000,00 per l'anno 2010 e l'acquisto di circa n. 70 autobus snodati a gasolio da 18 metri, utilizzando le risorse statali messe a disposizione dalla Finanziaria 2007 pari ad un totale di € 13.722.348,00, nonché le risorse pari ad € 9.148.227,00 messe a disposizione da GTT nell'ambito degli impegni assunti con la Regione Piemonte e correlati agli acquisti di cui alla legge Finanziaria succitata;
- a prevedere l'acquisto di motrici tranviarie, utilizzando le risorse statali messe a disposizione dalla Finanziaria 2008 pari ad € 13.670.967,00 nonché le risorse pari ad € 13.670.967,00 messe a disposizione da GTT nell'ambito degli impegni assunti con la Regione Piemonte e correlati agli acquisti di cui alla legge Finanziaria succitata.

4.3 Parcheggi

Parcheggi compresi nel P.U.P. ai sensi della legge 122/1989 e legge regionale 52/1996:

la Regione si impegna ad erogare i contributi:

a) assegnati per i parcheggi di piazza San Carlo e Sofia già realizzati e in esercizio, così suddivisi:
   - parcheggio San Carlo € 152.880,04
   - parcheggio Sofia € 234.987,82
b) programmati per i parcheggi Venchi Unica e Galileo Ferraris già appaltati e in corso di realizzazione, per un ammontare pari ad € 5.855.361,80 così suddivisi:
   - parcheggio Venchi Unica € 1.855.361,80 inizio lavori il 1/10/2008

- parcheggio Galileo Ferraris € 4.000.000,00

secondo modalità che verranno concordemente definite nel momento in cui le risorse finanziarie saranno disponibili nel bilancio regionale e comunque non oltre l'anno 2011.

4.4 Agevolazioni tariffarie

Tessere di libera circolazione per mutilati e invalidi della Regione Piemonte.

La Regione prende atto dell'evoluzione delle risultanze e dei dati di consuntivo delle tessere attualmente rilasciate alla data del 31.12.2009, secondo i criteri di cui alle vigenti Deliberazioni della Giunta regionale nonché di quanto previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 26 marzo 2008 tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009. In considerazione di ciò la Regione si impegna a riesaminare le modalità di rilascio e di contribuzione, da definirsi nel prossimo Programma Triennale per adeguare il contributo nei prossimi esercizi finanziari.

ART. 5 – Monitoraggio

Per la realizzazione ed il monitoraggio di tutte le tappe del percorso strategico di cui agli articoli precedenti la Regione ed il Comune effettueranno periodici incontri congiunti.

ART. 6 – Cronoprogramma

Gli obiettivi del presente Protocollo verranno attuati secondo le seguenti fasi:

Fase 1

- Approvazione da parte della Giunta Comunale e Regionale del presente protocollo nei limiti delle proprie competenze: entro il 20 luglio 2010.
- Approvazione da parte del Consiglio comunale dell'avvio della gara finalizzata all'assegnazione unitaria dei servizi TPL urbani e suburbani di cui all'art. 5 e contestualmente, nei limiti delle proprie competenze, del presente protocollo, avuto particolare riguardo agli artt. 3 e 6: entro il 26 luglio 2010.
- Pubblicazione del bando di gara per i servizi di TPL urbani e suburbani: entro il 6 agosto 2010.

Fase 2

- Aggiudicazione della gara per i servizi TPL urbani e suburbani: entro l'anno 2010.

- Perfezionamento e attivazione degli assetti societari di cui all'art. 3: entro il 31 dicembre 2010.

Per la Regione Piemonte ……

Per il Comune di Torino ……

Torino ……