



RIUNIONE DEL 26 novembre 2012

PROCESSO VERBALE

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Daniele Macorig, Vice Presidente Franco Mattiussi, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Artegna Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlanoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Ragnogna Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Montereale Valcellina Pieromano Anselmi, Sindaco | <i>presente</i> | | |

Sono intervenuti alla riunione:

Roberto Molinaro, Assessore regionale all'istruzione, università, ricerca, famiglia, associazionismo e cooperazione,

Riccardo Riccardi, Assessore regionale alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici,

Alessandro Colautti, Consigliere regionale e Presidente della IV Commissione permanente,

Vittorio Zollia, Assessore della Provincia di Trieste,

Mario Pezzetta, Sindaco del Comune di Tavagnacco e Presidente dell'ANCI FVG,

Luciano Agapito, Vice Direttore centrale della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici,

Gianpaolo Gaspari, Direttore del Servizio lavoro e pari opportunità della Direzione centrale lavoro, formazione, commercio e pari opportunità,

Mauro Zinnanti, Direttore del Servizio mobilità della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici,

Maurizio Blancuzzi, Direttore di staff della Direzione centrale funzione pubblica, autonomie locali e coordinamento delle riforme,

Stefano Bandini, titolare di Posizione Organizzativa nel Servizio elettorale della Direzione centrale funzione pubblica, autonomie locali e coordinamento delle riforme,

Luca Sanson, titolare di Posizione Organizzativa nel Servizio lavoro e pari opportunità della Direzione centrale lavoro, formazione, commercio e pari opportunità,

Fabrizio Spadotto, titolare di Posizione Organizzativa nel Servizio politiche per la famiglia e lo sviluppo dei servizi socio-educativi della Direzione centrale istruzione, università, ricerca, famiglia, associazionismo e cooperazione,

Enzo Volponi, titolare di Posizione Organizzativa nel Servizio mobilità della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici,

Luca Moratto, Funzionario del Servizio sistemi informativi ed e-government della Direzione centrale funzione pubblica, autonomie locali e coordinamento delle riforme,

Silvio Pitacco, Funzionario del Servizio sistemi informativi ed e-government della Direzione centrale funzione pubblica, autonomie locali e coordinamento delle riforme.

Ordine del giorno:

1. Comunicazioni del Presidente.
2. Approvazione dei verbali delle sedute del Consiglio delle autonomie locali del 12 settembre 2012, del 2 ottobre 2012 e del 12 novembre 2012.
3. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1916 del 9.11.2012, recante "LR 11/2006, art 8: direttive di indirizzo per l'attuazione dell'intervento di sostegno alle gestanti in difficoltà, compresi gli importi massimi dei benefici erogabili e le modalità di assegnazione delle risorse agli enti gestori del servizio sociale dei comuni. Approvazione preliminare"
4. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1743 dell'11.10.2012, recante "Regolamento concernente le caratteristiche dei veicoli, degli strumenti operativi, delle tessere personali di riconoscimento e delle divise con i relativi elementi identificativi, in dotazione ai corpi e ai servizi di polizia locale, in attuazione dell'art. 25, comma 1, lett. A), B) e C), della L.R. 9/2009 (Disposizioni in materia di politiche di sicurezza e ordinamento della polizia locale). Approvazione preliminare".
5. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1914 del 9.11.2012, recante "Modifiche al Regolamento per la concessione e l'erogazione degli incentivi per gli interventi di politica attiva del lavoro previsti dagli articoli 29, 30, 31, 32, 33 e 48 della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), emanato con decreto del Presidente della Regione 28 maggio 2010, n. 114. Approvazione preliminare".
6. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1980, approvata in via preliminare nella seduta del 15.11.2012, avente ad oggetto "Modifiche al Regolamento recante indirizzi e procedure in materia di azioni volte a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro e a contrastare la disoccupazione di lunga durata, emanato con decreto del Presidente della Regione 25 luglio 2006, n. 227".

7. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 2611, approvata in via preliminare in data 29.12.2011, recante "LR 23/2007, artt. 13, 14 e 15. Piano regionale del trasporto pubblico locale".
8. Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1802 del 18.10.2012 recante "Programma triennale per lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche 2013-2015. Approvazione preliminare".
9. Eventuali osservazioni, ai sensi dell'art. 144, comma 4, del Regolamento del Consiglio regionale, sul testo del Disegno di Legge n. 222, recante "Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012", come licenziato dalla IV Commissione permanente successivamente all'espressione dell'intesa da parte del Consiglio delle autonomie locali in data 20 giugno 2012.

La seduta ha inizio alle ore 10.44.

PUNTO 1

La **Vice Presidente Bassa Poropat** apre la seduta segnalando che il Presidente Romoli, a causa di concomitanti ed inderogabili impegni istituzionali, non potrà intervenire alla seduta e, pertanto, provvederà alla sua sostituzione.

La Vice Presidente ricorda, altresì, che è giunta comunicazione che la Sezione regionale di Controllo della Corte dei Conti si riunirà domani, 27 novembre, per deliberare in merito agli "Esiti del controllo sui bilanci di previsione degli enti locali del Friuli Venezia Giulia per gli esercizi 2010 e 2011 (articolo 1, commi 166 e segg., della Legge 266/2005)". La Vice Presidente ricorda che i componenti del CAL hanno già potuto ricevere la Relazione istruttoria, trasmessa dal Magistrato relatore, il dr. Giovanni Bellarosa, sulla quale non si è ritenuto di formulare osservazione alcuna, non essendo stata proposta alcuna segnalazione al riguardo; rileva, comunque, che sarebbe opportuno che il CAL garantisse la partecipazione di un rappresentante del Consiglio delle Autonomie Locali all'adunanza che avrà luogo presso la sede della Corte dei Conti di Trieste. Al riguardo segnala la disponibilità dell'Assessore della Provincia di Trieste, Mariella Magistri De Francesco.

PUNTO 2

La Vice Presidente introduce quindi il **punto 2** all'ordine del giorno relativo all'approvazione dei verbali delle sedute del Consiglio delle autonomie locali del 12 settembre 2012, del 2 ottobre 2012 e del 12 novembre 2012.

Il Sindaco di Ragogna chiede se sia stato costituito il Tavolo di lavoro dedicato all'approfondimento delle principali problematiche emerse nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria per il 2013, così come stabilito nella seduta del CAL del 12 novembre

La Vice Presidente si impegna a verificare se vi sia stata tale costituzione.

In assenza di osservazioni, i verbali si considerano approvati a termini di Regolamento.

La Vice Presidente anticipa la necessità di prevedere un'inversione dei punti all'ordine del giorno nel senso di anticipare la discussione del punto 9 dopo il punto 6, a causa di impegni del Consigliere regionale Colautti.

Il Consiglio concorda di esaminare il punto 9 una volta esaurito il punto 6 del medesimo ordine del giorno.

PUNTO 3

Si passa quindi alla discussione del **punto 3** all'ordine del giorno. Il Consiglio delle autonomie locali adotta la seguente deliberazione.

(alle ore 10.52 entra Carli).

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1916 del 9.11.2012, recante "LR 11/2006, art 8: direttive di indirizzo per l'attuazione dell'intervento di sostegno alle gestanti in difficoltà, compresi gli importi massimi dei benefici erogabili e le modalità di assegnazione delle risorse agli enti gestori del servizio sociale dei comuni. Approvazione preliminare". (Deliberazione n. 40/2012).

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Daniele Macorig, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Artegna Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlantoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Ragnona Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Montereale Valcellina Pieromano Anselmi, Sindaco | <i>presente</i> | | |

N. 40/11/2012

Il Consiglio delle autonomie locali

Vista la Legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 e s.m.i., recante "Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia" che ha istituito il Consiglio delle autonomie locali e ne ha disciplinato le funzioni e le competenze;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento e l'organizzazione del Consiglio delle autonomie locali, approvato con propria deliberazione n. 9 del 28.02.2011 (pubblicato sul BUR n. 11 del 16.03.2011);

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 1916, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante "L.R. 11/2006, art. 8: direttive di indirizzo per l'attuazione dell'intervento di sostegno alle gestanti in difficoltà, compresi gli importi massimi dei benefici erogabili e le modalità di assegnazione delle risorse agli enti gestori del servizio sociale dei comuni";

Preso atto che il documento è stato esaminato in via preliminare dalla III Commissione del Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 26 novembre 2012;

Udito l'intervento del coordinatore della III Commissione, Claudio Pedrotti, il quale ha riportato in sintesi i contenuti del dibattito intercorso, nonché le conclusioni cui è pervenuta la III Commissione in esito all'istruttoria nei seguenti termini:

propone al CAL l'espressione del parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1- rileva l'esigenza della definizione di criteri uniformi cui attenersi nella gestione della misura, anche in relazione allo 'scostamento' dalle somme inizialmente stanziati che si registra in taluni Ambiti, senza intaccare il fondo

triennale; si propone, quindi, l'emanazione di un Regolamento attuativo per la prossima annualità in cui siano disciplinati tutti i vari aspetti inerenti l'intervento;

2- la modifica del riferimento dell'ISEE facendo un rinvio diretto alla 'soglia di povertà' in modo che possa essere aggiornato automaticamente;

Udito l'intervento dell'Assessore regionale all'istruzione, università, ricerca, famiglia, associazionismo e cooperazione, Roberto Molinaro, il quale in relazione alle osservazioni formulate dalla III Commissione del CAL ha così risposto:

- a) in relazione al primo punto si concorda con l'osservazione formulata e si dichiara favorevole alla proposta di emanazione di un Regolamento ma non immediatamente, attesi i tempi tecnici necessari, ma dal prossimo anno; si impegna quindi a perseguire questa soluzione anche tenendo conto dei dati che in queste settimane stanno pervenendo alla Direzione e che serviranno quali elementi di monitoraggio e verifica dell'attività finora svolta;
- b) dichiara di accogliere la richiesta formulata al punto 2 relativa alla soglia ISEE prevista;
- c) dichiara inoltre che nella stesura definitiva che sarà sottoposta all'approvazione della Giunta regionale, non essendo ancora disponibili i dati ISTAT al 31.12.2011 si farà ancora riferimento ai dati al 31.12.2010 come per lo scorso anno;

Preso atto che dalla discussione non sono emerse ulteriori osservazioni;

Ritenuto di porre in votazione il parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1916, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante "L.R. 11/2006, art. 8: direttive di indirizzo per l'attuazione dell'intervento di sostegno alle gestanti in difficoltà, compresi gli importi massimi dei benefici erogabili e le modalità di assegnazione delle risorse agli enti gestori del servizio sociale dei comuni" con le osservazioni e proposte accolte dall'Assessore regionale Molinaro;

Preso atto che la votazione ha fornito il seguente risultato:

Presenti: 15;

Favorevoli: 15;

Contrari: nessuno;

Astenuti: nessuno;

All'unanimità

DELIBERA

di esprimere parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1916, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante "L.R. 11/2006, art. 8: direttive di indirizzo per l'attuazione dell'intervento di sostegno alle gestanti in difficoltà, compresi gli importi massimi dei benefici erogabili e le modalità di assegnazione delle risorse agli enti gestori del servizio sociale dei comuni" con le osservazioni e proposte accolte dall'Assessore regionale Molinaro.

PUNTO 4

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n.1743 dell'11.10.2012, recante "Regolamento concernente le caratteristiche dei veicoli, degli strumenti operativi, delle tessere personali di riconoscimento e delle divise con i relativi elementi identificativi, in dotazione ai corpi e ai servizi di polizia locale, in attuazione dell'art. 25, comma 1, lett. A), B) e C), della L.R. 9/2009 (Disposizioni in materia di politiche di sicurezza e ordinamento della polizia locale). Approvazione preliminare"

L'esame del punto viene rinviato su richiesta dell'Assessore competente, Federica Seganti. Il provvedimento sarà quindi calendarizzato per una prossima seduta del CAL.

PUNTO 5

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1914 del 9.11.2012, recante “Modifiche al Regolamento per la concessione e l'erogazione degli incentivi per gli interventi di politica attiva del lavoro previsti dagli articoli 29, 30, 31, 32, 33 e 48 della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), emanato con decreto del Presidente della Regione 28 maggio 2010, n. 114. Approvazione preliminare”. (Deliberazione n. 41/2012).

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Daniele Macorig, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Artegna Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlantoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Ragogna Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Montebelluna Pieromano Anselmi, Sindaco | <i>presente</i> | | |

N. 41/11/201

Il Consiglio delle autonomie locali

Vista la Legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 e s.m.i., recante “Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia” che ha istituito il Consiglio delle autonomie locali e ne ha disciplinato le funzioni e le competenze;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento e l'organizzazione del Consiglio delle autonomie locali, approvato con propria deliberazione n. 9 del 28.02.2011 (pubblicato sul BUR n. 11 del 16.03.2011);

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 1914, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante “Modifiche al Regolamento per la concessione e l'erogazione degli incentivi per gli interventi di politica attiva del lavoro previsti dagli articoli 29, 30, 31, 32, 33 e 48 della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), emanato con decreto del Presidente della Regione 28 maggio 2010, n. 114”;

Preso atto che il documento è stato esaminato in via preliminare dalla III Commissione del Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 26 novembre 2012;

Udito l'intervento del coordinatore della III Commissione, Claudio Pedrotti, il quale ha riportato in sintesi i contenuti del dibattito intercorso, nonché le conclusioni cui è pervenuta la III Commissione in esito all'istruttoria nei seguenti termini:

propone al CAL l'espressione del parere favorevole senza osservazioni;

Preso atto che dalla discussione non sono emerse ulteriori osservazioni;

Ritenuto di porre in votazione il parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1914, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante “Modifiche al Regolamento per la concessione e l'erogazione degli incentivi per gli interventi di politica attiva del lavoro previsti dagli articoli 29, 30, 31, 32, 33 e 48 della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), emanato con decreto del Presidente della Regione 28 maggio 2010, n. 114”;

Preso atto che la votazione ha fornito il seguente risultato:

Presenti: 15;

Favorevoli: 15;

Contrari: nessuno;

Astenuti: nessuno;

All'unanimità

DELIBERA

di esprimere parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1914, approvata in via preliminare il 9 novembre 2012, recante “Modifiche al Regolamento per la concessione e l'erogazione degli incentivi per gli interventi di politica attiva del lavoro previsti dagli articoli 29, 30, 31, 32, 33 e 48 della legge regionale 9 agosto 2005, n. 18 (Norme regionali per l'occupazione, la tutela e la qualità del lavoro), emanato con decreto del Presidente della Regione 28 maggio 2010, n. 114”.

PUNTO 6

(Alle ore 11.15 esce Bergamin)

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1980, approvata in via preliminare nella seduta del 15.11.2012, avente ad oggetto “Modifiche al Regolamento recante indirizzi e procedure in materia di azioni volte a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro e a contrastare la disoccupazione di lunga durata, emanato con decreto del Presidente della Regione 25 luglio 2006, n. 227”. (Deliberazione n. 42/2012).

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Daniele Macorig, Vice Presidente | <i>presente</i> | Comune di Artegna Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlantoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Ragogna Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------|----------------|
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | presente | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | assente |
| Comune di Montereale Valcellina Pieromano Anselmi, Sindaco | presente | | |

N. 42/11/2012

Il Consiglio delle autonomie locali

Vista la Legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 e s.m.i., recante “Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia” che ha istituito il Consiglio delle autonomie locali e ne ha disciplinato le funzioni e le competenze;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento e l’organizzazione del Consiglio delle autonomie locali, approvato con propria deliberazione n. 9 del 28.02.2011 (pubblicato sul BUR n. 11 del 16.03.2011);

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 1980, approvata in via preliminare il 15 novembre 2012, avente ad oggetto “Modifiche al Regolamento recante indirizzi e procedure in materia di azioni volte a favorire l’incontro tra domanda e offerta di lavoro e a contrastare la disoccupazione di lunga durata, emanato con decreto del Presidente della Regione 25 luglio 2006, n. 227”;

Preso atto che il documento è stato esaminato in via preliminare dalla III Commissione del Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 26 novembre 2012;

Udito l’intervento del dott. Gianpaolo **Gaspari**, Direttore del Servizio lavoro e pari opportunità della Direzione centrale lavoro, formazione, commercio e pari opportunità, il quale riferisce che l’Assessore regionale, Angela Brandi, non ha potuto essere presente per concomitanti impegni e comunica, su incarico dell’Assessore stessa, che il testo della deliberazione che sarà sottoposta all’approvazione definitiva della Giunta regionale conterrà due modificazioni rispetto al testo esaminato ed approvato in via preliminare dalla III Commissione del CAL.

In dettaglio, in primo luogo riferisce che, nel corso della Conferenza delle Regioni tenutasi il 22 novembre 2012, le Regioni hanno adottato una posizione comune di non condivisione di alcune disposizioni della legge 92/2012 (c.d. ‘Riforma Fornero’), auspicando e chiedendo un eventuale intervento legislativo da parte del Parlamento che reintroduca, in particolare, i precedenti criteri in materia di disoccupazione. Precisa, altresì, che in attesa di tale eventuale intervento normativo e dovendo comunque ottemperare alle proprie competenze di attuazione della riforma, le Regioni hanno anche definitivamente approvato le apposite linee guida per un’attuazione omogenea delle disposizioni nazionali in materia, in modo da garantire una quanto più possibile parità di trattamento su tutto il territorio nazionale. Nell’ambito di tali linee guida, la Conferenza delle Regioni ha individuato il 1° luglio 2013 come termine per l’entrata in vigore delle disposizioni regionali attuative delle norme statali in questione. Ciò premesso la data di entrata in vigore delle modificazioni al Regolamento non sarà, come originariamente previsto, l’1.1.2013 ma la stessa, al fine di garantire che vi sia simultaneità sul territorio nazionale di applicazione delle nuove norme tra le varie Regioni e in vista di possibili modifiche, nel frattempo, alla normativa statale, è fissata in una data successiva che, al momento, è stabilita al 1° luglio 2013.

Sarà inoltre soppresso il comma 2 dell’articolo 23 del Regolamento e ciò per esigenze di carattere tecnico – formale di coordinamento complessivo del testo normativo;

Udito l’intervento del coordinatore della III Commissione, Claudio **Pedrotti**, il quale ha riportato in sintesi i contenuti del dibattito intercorso, nonché le conclusioni cui è pervenuta la III Commissione in esito all’istruttoria effettuata di proporre al CAL l’espressione di parere favorevole senza osservazioni;

Udito la replica del dott. **Gaspari** il quale, a nome dell’Assessore regionale Brandi, comunica che qualora vi fosse un nuovo accordo in seno alla Conferenza delle Regioni o una modifica delle norme sostanziali della normativa statale di riferimento cui la Regione fosse chiamata ad adeguarsi, il provvedimento sarebbe sottoposto nuovamente all’attenzione del Consiglio delle autonomie locali;

Preso atto che dalla discussione non sono emerse ulteriori osservazioni;

Ritenuto di porre in votazione il parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1980, approvata in via preliminare il 15 novembre 2012, avente ad oggetto “Modifiche al Regolamento recante indirizzi e procedure in materia di azioni volte a favorire l’incontro tra domanda e offerta di lavoro e a contrastare la disoccupazione di

lunga durata, emanato con decreto del Presidente della Regione 25 luglio 2006, n. 227", con le proposte di modifica sopra descritte relative al differimento dell'entrata in vigore del provvedimento alla data concordata in sede di Conferenza delle Regioni, attualmente fissata al 1° luglio 2013 e alla soppressione del comma 2, dell'articolo 23 del Regolamento;

Preso atto che la votazione ha fornito il seguente risultato:

Presenti: 15;

Favorevoli: 14;

Contrari: nessuno;

Astenuti: 1 (Comune di Udine);

DELIBERA

di esprimere parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1980, approvata in via preliminare il 15 novembre 2012, avente ad oggetto "Modifiche al Regolamento recante indirizzi e procedure in materia di azioni volte a favorire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro e a contrastare la disoccupazione di lunga durata, emanato con decreto del Presidente della Regione 25 luglio 2006, n. 227", con le proposte di modifica descritte in premessa relative al differimento dell'entrata in vigore del provvedimento alla data concordata in sede di Conferenza delle Regioni, attualmente fissata al 1° luglio 2013 e alla soppressione del comma 2, dell'articolo 23 del Regolamento.

(alle 11.20 esce Macorig che viene sostituito da Mattiussi).

PUNTO 9

OGGETTO: Eventuali osservazioni, ai sensi dell'art. 144, comma 4, del Regolamento del Consiglio regionale, sul testo del Disegno di Legge n. 222, recante "Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012", come licenziato dalla IV Commissione permanente successivamente all'espressione dell'intesa da parte del Consiglio delle autonomie locali in data 20 giugno 2012.

La Vice Presidente ricorda, anzitutto, che il Disegno di legge n. 222 era stato già preso in esame dal CAL nella seduta del 20 giugno 2012, esprimendo l'intesa con osservazioni.

Essendo intervenute modificazioni nel testo licenziato dalla IV Commissione consiliare, referente sul provvedimento, il CAL ha la possibilità ora, ai sensi dell'art. 144, comma 4, del Regolamento del Consiglio regionale, di formulare delle osservazioni. Osservazioni che saranno distribuite ai Consiglieri regionali e comunicate alla Giunta, in vista dell'esame del provvedimento in Aula, previsto nelle sedute che si terranno nei giorni 4,5 e 6 dicembre prossimi.

Comunica, inoltre, che taluni contenuti della proposta di legge n. 203 del consigliere Marin e altri riguardante norme per l'accelerazione dei procedimenti amministrativi, già inserita all'ordine del giorno della precedente seduta del CAL del 12 novembre scorso, sono stati inseriti all'art. 1 del Ddlr di manutenzione, senza, tuttavia, quella disposizione che faceva obbligo agli enti locali di adeguarsi alle modifiche che si vogliono introdurre alla legge regionale n. 7/2000, per cui il CAL non ha più la competenza a pronunciarsi nel merito.

Stante il gran numero di articoli e le tante materie sulle quali la Legge di manutenzione interviene, informa, quindi, che sono stati invitati ad intervenire, oltre al citato Presidente della IV Commissione consiliare permanente, Alessandro **Colautti**, che sarà anche relatore di maggioranza del provvedimento, anche i Dirigenti del Servizio elettorale e della Direzione delle infrastrutture e lavori pubblici che, per le parti di competenza, potranno fornire eventuali delucidazioni.

La **Vice Presidente** apre, quindi, la discussione invitando ad intervenire il Presidente della IV Commissione consiliare permanente, Alessandro Colautti per l'illustrazione dell'articolato.

Il Consigliere **Colautti** spiega che, poiché la legge cosiddetta "di manutenzione" interviene su norme afferenti a svariate discipline, (elettorale, territoriale ecc.) la IV Commissione, a cui la legge è stata affidata solo per materia prevalente, ha predisposto il testo finale alla luce dei pareri preventivamente espressi dalle commissioni

tematiche competenti. Sottolinea come la maggior parte delle modifiche apportate sia stata richiesta direttamente dagli uffici competenti, sebbene vi siano ugualmente esempi di cambiamenti normativi suggeriti dalla politica. Tra questi ultimi, particolarmente significativi, sono la previsione relativa alla possibilità di un terzo mandato per i sindaci dei comuni fino a 10.000 abitanti e le modifiche apportate alla Legge regionale 7 del 2000, grazie alle quali è stato attuato un significativo snellimento burocratico ed è stata data certezza dei tempi procedurali. Per quanto riguarda gli Enti locali le modifiche più interessanti riguardano lo slittamento dei tempi per adempiere a disposizioni di carattere finanziario, anche se tali termini, in Aula, potrebbero venire nuovamente modificati.

Elenca quindi le parti del disegno di legge relativamente alle quali il CAL è chiamato ad esprimere le proprie osservazioni:

- disposizioni in materia elettorale e sicurezza - dall' art. 25 al 40.
- disposizioni in materia di lavoro - dall' art. 65 al 81.
- disposizioni in materia territorio ed urbanistica - articoli 123,124,125 e 127.
- disposizioni in materia lavori pubblici - dall' art. 173 al 183.

Espone quindi le principali novità apportate dalla Legge di manutenzione alle disposizioni in materia ambientale spiegando che risultano di particolare interesse, nel Capo IV del testo di riordino, le nuove disposizioni relative ai limiti di mobilità veicolare (es. in caso di chiusura temporanea dei centri per inquinamento atmosferico), alla differenziazione tra varianti sostanziali e non sostanziali (con implicazioni importanti soprattutto in determinati settori produttivi, ad es. presso le cave) ed all'utilizzo presso piccoli impianti a biomassa dei reflui degli allevamenti.

Alle ore 11.29 entrano il Sindaco del Comune di Monfalcone, Silvia Altran ed il Sindaco del Comune di Medea, Alberto Bergamin.

La Vice Presidente apre la discussione sul punto.

Il Sindaco del Comune di Udine chiede chiarimenti in merito alle modifiche apportate dalla Legge di manutenzione nell'ambito del procedimento amministrativo (Legge regionale 20 marzo 2000, n. 7).

Colautti risponde spiegando che le modifiche apportate al testo normativo sono state richieste durante i lavori della IV Commissione e vista la loro rilevanza ha ritenuto opportuno farne cenno durante la sua presentazione, ma ricorda ai componenti del CAL che gli Enti locali non sono più tenuti a pronunciarsi in merito a queste disposizioni in quanto, come già anticipato dalla Vice Presidente, non figura alcuna norma che introduca nuove disposizioni al sistema degli Enti locali.

Il Sindaco del Comune di Udine chiede quindi se invece, con riferimento alle altre modifiche apportate alla legge di manutenzione e presentate oggi agli Enti locali (limiti di mobilità veicolare, utilizzo dei reflui presso piccoli impianti a biomassa ecc.) il CAL sia chiamato ad esprimersi con un parere. In caso affermativo ritiene che sarebbe stato auspicabile approfondire preliminarmente le singole questioni durante una seduta della competente Commissione del CAL.

La Vicepresidente **Bassa Poropat** replica che al CAL vengono richieste solamente delle eventuali osservazioni sul testo definitivo della Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012. Stante lo stretto periodo di tempo intercorso tra l'arrivo della documentazione al Consiglio delle autonomie locali e l'esame del provvedimento in Aula, previsto per i primi giorni di dicembre, non è stato possibile calendarizzare sedute delle commissioni interne al CAL, ma si è dovuto procedere portando il provvedimento direttamente in Consiglio.

Il Sindaco del Comune di Udine replica di non sentirsi in grado di dare immediatamente un'opinione sul testo presentato, vorrebbe avere il tempo necessario per studiare in modo più approfondito l'articolato, soprattutto per quanto riguarda i temi di maggior interesse per gli Enti locali. Se non sarà possibile sviluppare il dibattito preannuncia l'intenzione di astenersi.

La Vicepresidente **Bassa Poropat** ricorda al Sindaco Honsell che il CAL non si esprimerà oggi sul Disegno di legge con una votazione, il Consiglio infatti ha già espresso l'intesa sul disegno di legge nella seduta del 20 giugno 2012; oggi i rappresentanti degli Enti locali potranno solamente fare delle osservazioni sulle modifiche

apportate alla normativa originale in sede di IV Commissione. La Vicepresidente comprende comunque l'esigenza manifestata dal Sindaco Honsell di avere più tempo a disposizione per esaminare il testo del provvedimento modificato e pertanto, in accordo con i dirigenti regionali presenti e con gli altri esponenti degli Enti locali, delibera di convocare un Ufficio di presidenza del CAL prima della presentazione in Aula del provvedimento. Viene deciso pertanto di ascoltare nella seduta odierna la presentazione dei funzionari regionali sulle modifiche apportate al Disegno di legge originale e di rimandare alla prossima seduta dell'Ufficio di presidenza la raccolta delle osservazioni formulate dal CAL da inviare alla Giunta.

Il Sindaco **Honsell** si ritiene soddisfatto da questa soluzione anche perché il disegno di legge in oggetto non si limita ad attuare un mero adeguamento alle norme dell'ordinamento regionale, ma è talmente corposo ed articolato da ricordare più una legge "omnibus" che un provvedimento ispirato alla manutenzione.

Il consigliere **Colautti** rassicura in tal senso il Sindaco di Udine affermando che l'ottica alla base del disegno di legge è prettamente manutentiva e, proprio per scongiurare un eccessivo inserimento di norme relative alle più svariate materie, è stato deciso, in sede di IV Commissione, di stralciare alcune parti originariamente inserite nel disegno di legge rinviandole a provvedimenti a sé stanti (per es. gli emendamenti relativi al settore venatorio).

L'assessore della Provincia di Gorizia, **Sara Vito**, chiede che venga approfondita l'illustrazione del Capo V relativo alla legge elettorale.

Stefano Bandini, titolare della posizione organizzativa demandata alla gestione dei sistemi elettorali e referendari illustra nel dettaglio le norme concernenti la materia elettorale le quali, per la maggior parte, sono intervenute modificando quanto previsto dalla legge regionale n. 28 del 18 dicembre 2007 relativamente alle elezioni regionali.

Il Sindaco del **Comune di Udine** Honsell ribadisce il proprio convincimento che il testo normativo all'esame non abbia tanto un carattere di aggiornamento e manutenzione delle norme esistenti, ma incida profondamente sull'impianto legislativo regionale. Si tratta dunque di una legge "omnibus" e su tale aspetto si era già espresso il CAL nella seduta del 20 giugno 2012 in sede di pronunciamento dell'intesa.

Il Sindaco di Udine chiede che questo suo rilievo sia riportato a verbale.

Il Sindaco del **Comune di Sauris**, Stefano Lucchini, interviene in merito alle nuove disposizioni che modificano la legge regionale 14/2011. Ricorda come, a suo tempo, l'iter di redazione ed approvazione della legge 14 fosse stato piuttosto travagliato e come, solo alla fine di un lungo confronto tra Regione ed amministrazioni territoriali, gli Enti locali abbiano dato l'intesa sul testo legislativo. Successivamente durante i lavori in Consiglio regionale il testo è stato modificato in senso difforme a quanto concordato con gli Enti locali nell'approvare la legge 14; le modifiche previste ora dal disegno di legge di manutenzione peggiorano la situazione perché non solo non recepiscono le indicazioni a suo tempo espresse dai Comuni, ma creano maggiori difficoltà ai Sindaci nell'applicazione della normativa. A sostegno di queste considerazioni Lucchini porta ad esempio le disposizioni contenute dall'art. 23 del disegno di legge. La norma modificata è quanto meno ambigua: prevedendo che gli statuti delle unioni montane approvati dall' 1 gennaio al 30 giugno 2013 entrino in vigore dal 1° gennaio 2014, si potrebbe ritenere legittimo che gli statuti approvati invece dall' 1 luglio 2013 possano entrare in vigore dopo soli 15 giorni. Il Sindaco di Sauris propone, quindi, di mantenere invariate le disposizioni contenute nella Legge regionale 14/2011, sopprimendo gli articoli 22 e 23 del testo in esame. Il Sindaco Lucchini sottolinea, al riguardo, le gravi conseguenze che potrebbero verificarsi se la proposta non venisse accolta, con riferimento, in particolare, alla possibilità di rendere operativi gli statuti approvati dall' 1 gennaio al 30 giugno 2013 solo nel gennaio 2014. Fattispecie che, collegata al fatto che di lì a pochi mesi si svolgeranno le elezioni per il rinnovo di buona parte dei comuni delle aree montane, porterebbe di fatto ad un 'commissariamento' del territorio di ben 6 anni. Con riferimento all'articolo 39 del disegno di legge esprime perplessità per quanto attiene alla filosofia sottesa alla possibilità di un terzo mandato per i sindaci.

(alle ore 11.54 esce Mattiussi).

(alle ore 11.59 esce Grizzo).

Alberto Bergamin, Sindaco del **Comune di Medea**, interviene con una considerazione di carattere generale. Ricorda ai presenti che la Regione ha chiesto agli Enti locali di adoperarsi nei prossimi anni per il miglioramento

del governo del territorio attraverso l'attuazione di progetti e piani attuativi specifici (es. piano di classificazione acustica, piano inquinamento elettromagnetico, ma anche la nuova procedura di valutazione del personale). Purtroppo la Regione non ha garantito ai comuni la copertura finanziaria per ottemperare a questi obblighi e la situazione finanziaria degli Enti locali è già pesantemente condizionata dall'attuale congiuntura economica. Considerata questa situazione il Sindaco Bergamin chiede al Presidente della IV Commissione consiliare permanente di effettuare una ricognizione della legislazione regionale per individuare puntualmente gli adempimenti che gli Enti locali sarebbero tenuti ad attuare dal 2013 e che venga conseguentemente predisposta una norma contenente la proroga ad essi relativa, a meno che non ne venga garantita la copertura finanziaria.

Il Sindaco di Medea continua quindi il suo intervento andando ad analizzare più puntualmente gli articoli che compongono il disegno di legge. In particolare rileva come l'art. 117 preveda che gli effluenti zootecnici possano essere utilizzati negli impianti di generazione elettrica a biomasse, senza voler entrare nel merito di questa scelta si fa presente che ad oggi non esiste ancora un regolamento regionale sull'utilizzazione degli effluenti agronomici in agricoltura. Questo vuoto normativo ha costretto i comuni a regolamentare autonomamente la materia (stabilendo ad es. gli orari di spandimento ed i metodi di produzione) creando una situazione normativa disomogenea sul territorio regionale. Si chiede di far pervenire all'assessore all'agricoltura una raccomandazione affinché venga redatto al più presto un regolamento regionale su questa materia.

Per quanto invece concerne l'art. 137, che modifica la legge 16/2002, fissando la disciplina degli interventi di manutenzione ordinaria degli alvei, il Sindaco Bergamin ritiene che ci sia incongruenza tra la natura urgente della disposizione ed il termine fissato a 180 dall'entrata in vigore della legge di manutenzione per l'adozione del regolamento.

Con riferimento, infine, all' art. 188, relativo al ricovero e alla custodia temporanea dei cani, evidenzia che il testo non tiene conto delle osservazioni che il CAL aveva formulato su questo tema alcuni mesi fa, durante l'esame della legge regionale 20/2012. Nell'articolato vengono precisati i compiti delle Aziende sanitarie locali per il ricovero e la custodia dei cani, ma queste prescrizioni non sempre coincidono con quanto previsto dagli ordinamenti interni alle Aziende sanitarie. L'Azienda sanitaria "Isontina" ha, infatti, comunicato all'Amministrazione civica di Medea che tra i suoi compiti non vi è la prestazione di tali servizi che, sostiene, siano di competenza comunale. Il Sindaco chiede che venga fatta definitivamente chiarezza sulla questione, anche per gli oneri consistenti che essa comporta al bilancio dei Comuni.

Il Sindaco del Comune di Monfalcone, **Silvia Altran**, con riferimento all'art. 78 bis, chiede se ai comuni vengano effettivamente attribuite nuove competenze in materia di espropri.

L'ing. **Luciano Agapito**, vice direttore della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, risponde dando lettura di un appunto preparato in materia dagli uffici competenti. In particolare spiega che con la LR 14/02 sono state devolute ai Comuni e alle Province le attribuzioni spettanti alla Regione in materia di espropriazione per pubblica utilità e di occupazione temporanea e d'urgenza specificando che rimangono attribuite alla competenza della Regione:

- 1) le richieste già attivate (ovvero pervenute) presso la competente struttura dell'Amministrazione regionale alla data di entrata in vigore della legge (04.06.02);
- 2) le procedure per l'espropriazione di aree già occupate con procedura d'urgenza in data anteriore all'entrata in vigore della legge (procedure, queste ultime, già avviate da Comuni e Province per le quali sussiste, ad oggi, la possibilità di inviare la richiesta alla Regione per l'espletamento della procedura);
- 3) le opere di competenza e di iniziativa dei Consorzi e delle Comunità montane/collinari e di altri Enti pubblici;
- 4) le opere private di pubblica utilità.

Con il DPR 327/01, entrato in vigore il 30.06.2003, anche tutti gli altri enti pubblici, oltre a Stato, Regioni, Province e Comuni, sono diventati autorità esproprianti e, pertanto, investiti del compito di svolgere le relative procedure relativamente alle opere di propria competenza.

Quindi, alla Regione competono le procedure relative alle opere proprie, alle opere private di pubblica utilità e, in via residuale, a quanto stabilito nella norma transitoria ai sensi dell'art. 78, LR 14/02. Trattasi, queste ultime, di pratiche residuali ormai risalenti nel tempo, in relazione alle quali la Regione non può esercitare un effettivo controllo sul buon andamento delle stesse, fatto salvo l'onere di dover adottare provvedimenti finali su impulso degli enti locali che hanno autonomamente gestito la procedura espropriativa.

Atteso che un periodo transitorio, quale è quello dell'articolo 78, deve per sua natura terminare e non dovrebbe protrarsi per oltre un decennio, con la modifica normativa proposta si intende far cessare la competenza

transitoria della Regione e rendere definitiva l'operatività del DPR 327/2001 e cioè rendere effettiva la corrispondenza tra autorità espropriante e autorità alla quale compete l'opera pubblica, con ciò tra l'altro venendo a responsabilizzare i vari enti pubblici coinvolti nella gestione delle procedure espropriative.

Mirco Daffarra, Sindaco del Comune di Ragogna, chiede un chiarimento riguardo al comma 15 dell'art. 124 della legge di manutenzione. La normativa si riferisce agli oneri di urbanizzazione che, secondo la legge 19/2009, i comuni sono tenuti a recepire e adeguare dal primo gennaio 2013. Dalla lettura della lettera a) del comma 15 del menzionato articolo pare di capire che l'adeguamento sia stato posticipato di due anni; chiede quindi venga confermato che l'adeguamento andrà fatto a partire dal 1 gennaio dal 2015.

L'ing. **Agapito** risponde che questa è una delle norme di manutenzione che è stata richiesta da molti Enti locali. L'art. 61 della legge 19/2009 prevedeva infatti l'entrata in vigore degli artt. 3 e 5 relativi alle definizioni e destinazioni d'uso al verificarsi di una delle seguenti condizioni: la variante generale al piano regolatore comunale, la delibera degli oneri ai sensi dell'art. 39 oppure decorsi i tre anni dall'entrata in vigore della legge. Considerato che i tre anni stanno per scadere, molti comuni hanno chiesto di posticipare la data di decorrenza della norma per evitare un devastante impatto urbanistico sul territorio derivante dall'applicazione, con gli indici attuali, di valori molto elevati. Gli uffici hanno ritenuto pertanto opportuno posticipare l'entrata in vigore della norma al 2015 collegandola alle disposizioni del "Piano casa". Perciò se il Comune non adotta la relativa deliberazione, permangono le definizioni attualmente in vigore. La proroga serve dunque solamente a non far entrare in vigore le definizioni dell'articolo 3 che porterebbero gli indici comunali di fabbricabilità a livelli molto alti, in assenza di una revisione degli indici stessi a livello comunale.

La Vicepresidente in assenza di altri interventi dichiara concluso il dibattito e ricorda che i componenti del CAL potranno far pervenire le loro osservazioni in merito al provvedimento in oggetto in tempo utile per il prossimo Ufficio di Presidenza. Passa quindi al punto 7 all'ordine del giorno.

PUNTO 7

(alle ore 12.50 esce Altran).

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 2611, approvata in via preliminare in data 29.12.2011, recante "LR 23/2007, artt. 13, 14 e 15. Piano regionale del trasporto pubblico locale". (Deliberazione n. 43/2012).

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>assente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Franco Mattiussi, Assessore | <i>assente</i> | Comune di Artegn Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlantoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Ragogna Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------|----------------|
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Montereale Valcellina Pieromano Anselmi, Sindaco | <i>presente</i> | | |

N. 43/11/2012

Il Consiglio delle autonomie locali

Vista la Legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 e s.m.i., recante “Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia”, che ha istituito il Consiglio delle autonomie locali e ne ha disciplinato le funzioni e le competenze;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento e l’organizzazione del Consiglio delle autonomie locali, approvato con propria deliberazione n. 9 del 28.02.2011 (pubblicato sul BUR n. 11 del 16.03.2011);

Visto il comma 1 dell’art. 15 della L.R. 23/2007 e s.m.i. che prevede che il Progetto di Piano regionale del trasporto pubblico locale venga sottoposto al parere del Consiglio delle autonomie locali;

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 2611, approvata in via preliminare in data 29.12.2011, recante “LR 23/2007, artt. 13, 14 e 15. Piano regionale del trasporto pubblico locale”;

Preso atto che il documento è stato esaminato in via preliminare dalla III Commissione del Consiglio delle autonomie locali nelle sedute del 17 e 26 ottobre 2012 e del 16 novembre 2012;

Udito l’intervento del coordinatore, Claudio Pedrotti, il quale ha illustrato le conclusioni cui è giunta la III Commissione in esito all’istruttoria condotta. Preliminarmente ha evidenziato che, in considerazione del particolare iter di formazione del Piano il quale prevede che il Consiglio delle autonomie locali esprima il parere sul testo dell’atto approvato in via preliminare dalla Giunta regionale, durante il dibattito era emersa la necessità di ottenere un riscontro alle osservazioni formulate che fosse non solo esauriente sotto il profilo tecnico, ma che desse anche contezza delle modifiche che sarebbero state apportate al testo del Piano in conseguenza delle osservazioni ritenute accoglibili. E’ stato pertanto chiesto agli uffici di provvedere alla redazione di un testo integrativo anche al fine di evitare carenze sotto il profilo documentale al momento dell’espressione del parere da parte del CAL.

Durante l’ultima seduta della Commissione, dedicata all’esame di tale testo integrativo alla presenza dell’Assessore Riccardi per un riscontro anche politico delle questioni emerse, è stato compiutamente evidenziato come il testo del Piano del trasporto pubblico locale verrà modificato a seguito alle osservazioni accolte.

A conclusione dei lavori la Commissione ha pertanto concordato di riportare al Consiglio delle autonomie locali un parere favorevole sul Progetto di Piano regionale del trasporto pubblico locale, così come integrato con il testo predisposto dalla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici dal titolo “Modifica e integrazione alla Relazione Illustrativa del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale di cui alla DGR 2611 dd. 29.12.2011 (aggiornato con esiti della seduta III Commissione CAL del 16.11.2012) (allegato 1 al verbale).

Considerato che nel corso della seduta sono state ribadite le seguenti osservazioni e proposte:

1) in relazione alla possibilità di automatica compensazione del totale chilometrico nel contesto del territorio regionale (contributo 3 della Provincia di Trieste e nuovo testo proposto per il paragrafo 1.2 – pag. 5 della Relazione Illustrativa, si ribadisce di specificare chiaramente, sia negli elaborati di Piano che nei documenti di gara, che tale possibilità sia esclusa (Comune di Trieste);

2) si desidera riportare all’attenzione della Giunta regionale la questione concernente il fatto che la decisione circa il quantum da porre a base d’asta o come migliorativo dell’offerta sia una decisione da assumere in sede di gara piuttosto che all’interno del Piano; si propone pertanto di valutare l’opportunità di districarsi dal Piano la relativa previsione per un suo successivo inserimento in sede di gara (Provincia di Trieste)

3) con riferimento alle ipotesi di incremento dei servizi (contributo 10 della Provincia di Trieste e nuovo testo proposto), si sottolinea l’importanza di non penalizzare l’ambito territoriale provinciale triestino nelle previsioni di incremento chilometrico programmato dal nuovo PRTPL, tenendo esplicitamente conto della specificità del territorio triestino in termini di orografia e tipologia del servizio di TPL. A tal proposito si ricorda che nel PRTPL tutti i servizi dell’Unità di Gestione Triestina sono considerati urbani, comprendendo in tale categoria anche i

servizi intercomunali che presentano invece caratteristiche assimilabili maggiormente ad un servizio di tipo extraurbano (Comune di Trieste);

4) premesso che le osservazioni formulate dal Comune di Udine con riferimento ai contenuti del Piano paiono non accolte, nell'ottica di poter fornire una risposta alle esigenze di trasporto manifestate dai cittadini, si chiede di dettagliare quantitativamente l'ipotesi di efficientamento prevista dal Piano per il Comune di Udine, traducendola in termini numerici. In particolare si chiede di specificare quali ricadute avrà tale efficientamento sull'ammontare dei chilometri disponibili, se porterà o meno un vantaggio, anche alla luce della previsione in base alla quale il chilometraggio non viene posto a base d'asta.(Comune di Udine);

5) si chiede di specificare se è stata accolta l'osservazione formulata con riferimento alla richiesta di prevedere la flessibilità tariffaria (Comune di Udine)

Sentito l'intervento dell'Assessore Riccardi il quale, dopo avere espresso apprezzamento per il lavoro svolto dalla III Commissione che si è concluso con un parere positivo sull'atto in esame, ha così replicato alle osservazioni formulate:

1-3) tali osservazioni vengono prese in considerazione quali raccomandazioni per gli opportuni approfondimenti rispetto al loro impatto sul PTL;

2) è necessario sottoporre la richiesta formulata ad approfondimenti in quanto il suo accoglimento produrrebbe un impatto diversificato sulle varie aree provinciali e pertanto si tratta di una richiesta rispetto alla quale non sussiste la necessaria convergenza tra le Amministrazioni provinciali;

4) si ricorda che la tematica relativa all'efficientamento è stata ampiamente dibattuta durante i lavori della III Commissione del CAL, su iniziativa, in particolare, dei rappresentanti delle Province. In esito a tale dibattito, in accoglimento delle richieste formulate, il criterio posto alla base del processo di efficientamento è stato modificato rispetto all'impostazione iniziale. Pur rappresentando nuovamente la massima disponibilità a rivedere ogni punto del PTL in discussione, si ribadisce che ogni modifica che viene apportata al Piano genera un impatto sui territori rispetto al quale deve essere cercata la convergenza a livello regionale. Il processo di efficientamento, comunque, così come definito dal Piano, redistribuisce una serie di veicoli/chilometro nei ribassi d'asta e una quota parte di questi chilometri spetta naturalmente anche al Comune di Udine. Sottolinea inoltre che sono state accolte tutte le osservazioni formulate durante i lavori della Commissione che sono state ritenute accoglibili

Udito l'intervento del titolare di posizione organizzativa coordinamento per la formazione e attuazione del piano regionale del trasporto pubblico locale e della gestione del servizio di trasporto ferroviario di persone, Enzo Volponi; il quale:

sub 4) ha spiegato che il documento di Piano conferma un incremento a seguito di efficientamento sia per le produzioni urbane che extraurbane. In particolare per l'urbano è prevista una complessiva maggiore produzione di 950.000 bus/chilometro che, per Udine, corrisponde a 300.000 bus/chilometro da destinare a servizi incrementali - oltre il 30% delle complessive produzioni incrementali sull'urbano. Ciò a fronte del fatto che Piano riconosce la necessità di miglioramento nelle connessioni anche tra Udine e i comuni di cintura, da attuarsi attraverso il potenziamento e la riorganizzazione dei servizi. Durante l'esame da parte della III Commissione del CAL è stato chiesto di porre a base d'asta i soli potenziamenti programmati dal Piano per l'ambito extraurbano, realizzando quelli programmati per l'ambito urbano con l'utilizzo del ribasso d'asta. Pur confermando la concreta realizzabilità, nel contesto considerato, di tutti i potenziamenti programmati dal Piano, si è accolto, in via cautelativa, quanto proposto dalla III Commissione. Pertanto nel Piano è stata mantenuto, come previsione di base d'asta, il quantitativo di chilometri incrementali sui servizi extra urbani, che interessano in modo consistente anche Udine, mentre i potenziamenti programmati sull'urbano sono stati individuati come acquisibili con l'utilizzo del ribasso d'asta o quale offerta migliorativa. Per quanto concerne la suddivisione sul territorio dei 950.000 km di produzione incrementale dei servizi urbani, la ripartizione è stata definita anche in funzione di un primo riequilibrio del rapporto domanda/offerta. La significativa distanza tra le produzioni incrementali di Piano relativamente ai servizi automobilistici (frutto dell'efficientamento stimato) e le richieste degli Enti locali nel corso degli ultimi anni è data dal diverso contesto di riferimento che per il Piano è l'invarianza di risorse. Le richieste e le progettualità proposte dagli Enti locali saranno comunque considerate nel caso di disponibilità di risorse per nuovi ulteriori servizi anche in esito alle procedure di affidamento e a seguito dell'utilizzo dei criteri definiti dal Piano.

Nel complessivo sistema del trasporto pubblico locale delineato dal Piano una grande novità è costituita dalla configurazione del sistema ferroviario basato sul cadenzamento, che consente di aumentare le relazioni servite grazie alla possibilità di interscambio, effetto particolarmente evidente nel nodo di Udine e a favore anche dei cittadini di quella realtà. Anche per il sistema ferroviario il Piano prevede un incremento di produzioni da efficientamento.

Sul tema della flessibilità, posto dal Comune di Udine, anche a seguito delle sollecitazioni emerse in Commissione si è provveduto ad integrare e meglio articolare il nuovo PRTPL, in particolare la relazione di Piano, su tale punto, evidenziando inoltre le relazioni con le procedure di affidamento e successiva gestione dei servizi. Per quanto riguarda la flessibilità delle tariffe, fermo restando che le tariffe sono stabilite annualmente con delibera della Giunta regionale, si è provveduto ad introdurre una specifica previsione finalizzata alla possibile introduzione di tariffe promozionali, a fini turistici, per favorire la fruizione dei servizi di TPL da parte di nuclei familiari o gruppi o in riferimento a peculiarità del servizio nei singoli territori provinciali.

Tra i molti contenuti del Piano infine sono stati anche introdotti aspetti di miglioramento qualitativo del trasporto pubblico locale e la definizione di una serie di regole che dovrebbero migliorare, nei prossimi affidamenti, i percorsi di condivisione/gestione nel momento in cui ci saranno modifiche dei servizi, così come richiesto anche dal Comune di Udine fermo restando che tale tema potrà essere maggiormente sviluppato nella definizione degli atti di gara. E stata inoltre trattata con particolare attenzione la tematica relativa al governo del sistema TPL, sistema complesso che vede la relazione tra numerosi soggetti, complessità ulteriormente aumentata con le competenze acquisite dalla Regione sul sistema ferroviario.

Sentito l'intervento del Sindaco di Udine, Furio Honsell, il quale ha ribadito le proprie perplessità relativamente al Piano ritenendo che le delucidazioni fornite non siano atte a chiarire se le previsioni relative all'efficientamento garantiscano quantomeno il chilometraggio oggi esistente e uno standard base oppure se ci sarà una riduzione dei servizi

Sentito l'intervento dell'Assessore Riccardi il quale ha sottolineato che il Piano mantiene la quantità e la qualità dei servizi esistenti e prevede uno spazio di incremento legato all'efficientamento sulle risorse disponibili della gara.

Preso atto che nel corso del dibattito è stato espresso parere favorevole sui contenuti del documento (Comune di Trieste) anche in relazione all'apprezzamento per l'avvenuto accoglimento della maggior parte delle osservazioni formulate (Provincia di Trieste) e per l'attività svolta con riferimento all'elaborazione del Piano che ha coinvolto i vari soggetti interessati ed ha permesso di giungere ad una proposta condivisa a livello regionale (Provincia di Gorizia);

Richiamate le conclusioni cui è giunta la III Commissione del CAL in esito all'istruttoria condotta sull'atto in esame;

Ritenuto quindi di porre in votazione il parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n.2611, approvata in via preliminare in data 29.12.2011, recante "LR 23/2007, artt. 13, 14 e 15. Piano regionale del trasporto pubblico locale" con le integrazioni di cui all'allegato 1;

Preso atto che la votazione ha fornito il seguente risultato:

Presenti: 14

Favorevoli: 13

Contrari: 1 (Comune di Udine)

Astenuti: 0

DELIBERA

di esprimere parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 2611, approvata in via preliminare in data 29.12.2011, recante "LR 23/2007, artt. 13, 14 e 15. Piano regionale del trasporto pubblico locale" con le integrazioni di cui all'**allegato 1**.

PUNTO 8

(alle ore 12.53 entra Altran)

(alle ore 13.03 esce Honsell)

(alle ore 13.22 esce Carli)

OGGETTO: Parere sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1802 del 18.10.2012 recante "Programma triennale per lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche 2013-2015. Approvazione preliminare". (Deliberazione n. 44/2012).

Presidenza del Vice Presidente Bassa Poropat

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Comune di Gorizia Ettore Romoli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cordenons Cesare De Benedet, Assessore | <i>presente</i> |
| Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat, Presidente | <i>presente</i> | Comune di Prata di Pordenone Dorino Favot, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Gorizia Sara Vito, Assessore | <i>presente</i> | Comune di Roveredo in Piano Mattia Benedet, Consigliere | <i>presente</i> |
| Provincia di Pordenone Eligio Grizzo, Vice Presidente | <i>assente</i> | Comune di Muggia Nerio Nesladek, Sindaco | <i>assente</i> |
| Provincia di Udine Franco Mattiussi, Assessore | <i>assente</i> | Comune di Artegna Aldo Daici, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Pordenone Claudio Pedrotti, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Sauris Stefano Lucchini, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Trieste Fabiana Martini, Vice Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Tarvisio Renato Carlantoni, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Udine Furio Honsell, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Cervignano del Friuli Gianluigi Savino, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Medea Alberto Bergamin, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Cividale del Friuli Stefano Balloch, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Monfalcone Silvia Altran, Sindaco | <i>presente</i> | Comune di Ragnogna Mirco Daffarra, Sindaco | <i>presente</i> |
| Comune di Maniago Andrea Carli, Sindaco | <i>assente</i> | Comune di Santa Maria La Longa Igor Treleani, Sindaco | <i>assente</i> |
| Comune di Montebelluna Pieromano Anselmi, Sindaco | <i>presente</i> | | |

N. 44/11/2012

Il Consiglio delle autonomie locali

Vista la Legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 e s.m.i., recante "Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia" che ha istituito il Consiglio delle autonomie locali e ne ha disciplinato le funzioni e le competenze;

Visto il vigente Regolamento per il funzionamento e l'organizzazione del Consiglio delle autonomie locali, approvato con propria deliberazione n. 9 del 28.02.2011 (pubblicato sul BUR n. 11 del 16.03.2011);

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 1802 del 18 ottobre 2012 recante "Programma triennale per lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche 2013 – 2015. Approvazione preliminare";

Preso atto che il documento è stato esaminato in via preliminare dalla I Commissione del Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 29 ottobre 2012;

Udito l'intervento del coordinatore della I Commissione, Furio **Honsell**, il quale ha riportato in sintesi i contenuti del dibattito intercorso, nonché le conclusioni cui è pervenuta la I Commissione in esito all'istruttoria nei seguenti termini:

premesso che il documento programmatico in sé è da considerarsi positivamente in quanto contempla compiutamente tutti gli aspetti di intervento, un programma quasi enciclopedico,

1. si ritiene non necessario richiedere annualmente al CAL un parere sul Programma triennale così formulato, si suggerisce pertanto di volerlo presentare una sola volta e di voler invece far pervenire annualmente al Consiglio delle autonomie, sede della rappresentanza degli Enti locali, un documento nel quale sia indicato lo stato di attuazione degli obiettivi previsti nel Programma triennale, le cause di eventuali ritardi e, in generale, tutte le operazioni necessarie a far comprendere ai componenti del CAL come procede effettivamente lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche nella Regione;
2. tra le principali problematiche del Programma triennale presentato si segnalano la gestione delle infrastrutture appaltate, il ruolo di Insiel e l'indeterminatezza delle tempistiche per portare a termine le operazioni affidate agli appaltatori;
3. è necessario riprendere in 'Cabina di regia' una politica che promuova il dialogo tra i rappresentanti degli Enti locali e la Regione favorendo, tra l'altro, il confronto tra gli Enti locali in merito alla scelta dei sistemi informativi da adottare nei propri territori. Grazie a questi contatti, i Sindaci potranno assicurarsi che il programma operativo scelto sia in grado di dialogare anche con quelli delle altre realtà territoriali;
4. si suggerisce ai rappresentanti regionali e comunali di adoperarsi per sviluppare un continuo e proficuo confronto tra istituzioni, in questo modo si potranno più agevolmente individuare le problematiche che in qualche modo impediscono la completa realizzazione dei progetti contenuti nel Programma triennale e si potranno trovare soluzioni condivise;

Preso atto che i funzionari della Regione, in seguito alle osservazioni emerse in I Commissione, hanno provveduto a redigere un documento e lo stesso è stato trasmesso a tutti i componenti del CAL come allegato alla lettera di convocazione della seduta odierna;

Udito l'intervento del prof. Mario **Pezzetta**, Presidente dell'ANCI e componente designato dal CAL nella Cabina di regia di cui all'art. 3, comma 4, della legge regionale 14 luglio 2011, n. 9, il quale ha formulato le seguenti osservazioni:

premesso che il digitale è uno strumento indispensabile, il problema è la strategia per il futuro, in presenza di tecnologie che sono ormai presenti da alcuni anni sul mercato e che quindi dovremmo applicare; si tratta di vedere se queste tecnologie sono da mettere in capo ad Insiel oppure ad altre entità. Questa è una decisione che spetta alla Regione e non certo ai Sindaci, i quali, invece, hanno bisogno di un ambiente digitale profondamente diverso da quello attuale; questo perché il riordino da noi proposto dei territori, richiede la realizzazione di una rete in cui i sistemi informativi comunali diventino interoperabili, altrimenti in questi territori poco si potrà fare di evoluto. L'obiettivo dei Comuni, dell'ANCI, è quello di andare verso la comunità intelligente dove il digitale è una delle prime azioni strategiche per rendere sostenibile l'amministrazione, assieme all'energia, alla mobilità sostenibile ecc...

Perciò una delle cose che è stata chiesta con forza alla Regione e ad Insiel è un sistema CLOUD regionale; la Regione ha già preso in considerazione questo strumento per il settore privato, perciò è ancora più importante che venga fornito anche al settore pubblico (ad es. l'Assessore regionale Savino ha preso in considerazione l'ipotesi di un Protocollo d'intesa Regione – Poste Italiane per consentire agli uffici postali, che altrimenti verrebbero chiusi, di svolgere anche la funzione di sportello per i servizi regionali, comunali e sanitari).

Insiel, che attualmente lavora per il sistema degli enti locali per il 15% potrebbe, ma questa è una valutazione che deve fare autonomamente la Regione, diventare l'agenzia per gestire il sistema CLOUD che serve tutto il settore pubblico e che consente anche ai nostri sistemi di integrarsi con banche dati di tipo nazionale come in parte già accade. Questo problema è stato posto con forza al tavolo con Insiel.

Il punto debole della situazione attiene però alla Regione in quanto i servizi informativi sono ora in capo alla Direzione centrale funzione pubblica, con un sottosistema di rappresentanza che denota subito la scarsa importanza che la Regione attribuisce settore. Attualmente, infatti, a capo della struttura non c'è neanche un direttore di servizio responsabile ma solo un direttore di staff, mentre in altre regioni questo servizio è considerato strategico ed è posto in capo alla presidenza della giunta regionale. Affinchè la "macchina" informatica funzioni il sistema informativo regionale non può essere così sbilanciato verso una Direzione che considera questo servizio non strategico. Non è possibile evitare questo nodo se si vuole procedere con il riordino delle funzioni dei Comuni; perché altrimenti si perpetuano ridondanze e sovrapposizioni; anche il comparto unico, così come è stato pensato con lungimiranza tanti anni fa, non può espletare i suoi esiti in quanto ciò implica una

profonda riorganizzazione dei servizi e quindi anche una profonda riorganizzazione della distribuzione del personale.

Per portare ai vertici il sistema digitale pubblico in Regione, è pertanto necessario rivoluzionare profondamente lo schema operativo portando la questione del sistema informativo regionale con tutte le sue derivazioni ai livelli locali; E' necessario venga realizzata una riforma profonda altrimenti non è possibile effettuare riordini a livello territoriale e si rischia di moltiplicare i costi e di perdere occasioni quali ad esempio quella di Poste Italiane con servizi aggiuntivi.

Ha quindi ringraziato i funzionari dell'Amministrazione regionale che hanno dovuto subire la pressione degli Enti locali con riferimento a queste problematiche.

Ha infine evidenziato che l'intervento è stato effettuato per rappresentare tali problematiche al Consiglio delle autonomie locali, il quale è la massima espressione di rappresentanza dei territori, e alla stessa Amministrazione regionale;

Considerato che dal dibattito sono emerse le seguenti osservazioni:

Il Sindaco del **Comune di Pordenone**, rifacendosi a quanto già espresso nella seduta della I Commissione, esprime l'avviso che sarebbe stato meglio dividere, nel Programma, la parte applicativa dalla parte più prettamente infrastrutturale perché ciò avrebbe dato la possibilità di discutere meglio avendo a disposizione due documenti diversi. Avrebbe aiutato a capire meglio come la parte infrastrutturale (ad es. le infrastrutture, la banda ecc..) si evolve nel tempo per poterne seguire effettivamente l'implementazione nelle entità locali più piccole. È proprio questo uno dei punti più controversi perché nelle località più piccole non ci sarà mai nessun operatore privato che investirà, quindi per colmare tale handicap è il pubblico che deve farsene carico e quindi, in questo caso, la Regione.

In secondo luogo osserva che ha verificato sperimentalmente quante delle applicazioni regionali attualmente, nel Comune di Pordenone, possono essere usate con browser diversi; perché solamente se queste applicazioni saranno indipendenti da questo oggetto, ci sarà la possibilità di usarle su piattaforme diverse, è ciò risulta importante in quanto nel tempo porterà a dei risparmi. In esito alla verifica si riscontra che, in effetti, alcune tra le più importanti di queste applicazioni oggi non sono affatto browser indipendenti, ma necessiterebbero quindi delle modifiche che probabilmente saranno discusse con Insiel, ma che rappresentano un ulteriore investimento; è questo un punto di partenza se si vuole avere quella flessibilità che adesso ci è richiesta. Tutto questo al fine di evidenziare una cosa che pare essere stata dimenticata anche nel documento in esame ovvero il fatto che gli Amministratori vogliono applicazioni che siano "open", il che non significa solo che siano gratis, ma che è necessario procedere nella direzione per cui esse non siano legate ad un fornitore di software particolare e che quindi, nel tempo, diano la possibilità di avere quell'indipendenza di cui oggi si soffre la mancanza, liberando dagli attuali vincoli. E' necessario che tale necessità venga soddisfatta concretamente.

Infine, come ultima osservazione, evidenzia che il problema dell'agenda digitale è una necessità italiana in tutti gli ambienti e che deve essere risolta. Secondo una stima da lui stesso effettuata, emerge che è possibile un tasso del 35% di efficienza che è possibile ritrovare all'interno delle strutture comunali, con un migliore utilizzo della parte informatica la quale è legata in modo indissolubile sia alla parte applicativa, sia soprattutto ad una capacità regionale e comunale di definire bene come progettare in futuro questi processi con cui si vuole governare i fenomeni all'interno dei Comuni. Ad esempio, se ci si chiede se è possibile fornire dei servizi al di fuori delle strutture comunali, garantendo le norme, con un processo che viene definito in modo tale da usare le applicazioni comuni, ma che possono essere date all'esterno, con delle certificazioni che alla fine siano facilmente replicabili, la risposta è affermativa, ma la sua realizzazione comporta notevole impegno.

Insiste quindi sulla richiesta di un espresso richiamo al concetto di "open", che nel tempo si è dimenticato e va invece riproposto. Infine, anche se esula dal documento in oggetto, e richiamandosi a quanto detto dal Presidente dell'ANCI Pezzetta, evidenzia che, in una situazione di emergenza, come quella che si dovrà affrontare nel 2013, è necessario si provveda, con l'urgenza del caso, alla costituzione di una funzione, di una struttura, a livello regionale, che curi di più le tematiche connesse all'informatizzazione.

Il Sindaco del **Comune di Monfalcone** sottolinea la necessità della continuità nei finanziamenti e negli stanziamenti a favore delle infrastrutturazioni che vengono eseguite sul territorio, tenendo in considerazione anche quelli che sono i vincoli di bilancio e del patto di stabilità; rileva l'importanza di preservare i finanziamenti previsti nel Piano, facendo attenzione alle esigenze del territorio per il completamento delle infrastrutture.

Il Sindaco del **Comune di Artegna** esprime condivisione con quanto osservato dal Presidente Pezzetta e dal Coordinatore della III Commissione Pedrotti, nel senso che bisogna andare nella direzione da essi indicata. Tuttavia, di fronte a queste sfide, gli amministratori locali dei piccoli Comuni si trovano abbastanza impreparati, essendo ai margini dei contesti più importanti quali possono essere quelli delle città capoluogo. Pertanto riterrebbe necessario che la Regione o altre istituzioni organizzassero delle iniziative di formazione, come dei convegni, dei seminari di studio o altro, su queste tematiche con una particolare attenzione per le esigenze dei piccoli Comuni.

Il Sindaco del **Comune di Medea**, riprendendo quanto espresso nella seduta della I Commissione, sulla bontà in generale del Piano, ma anche con una attenzione agli aspetti più pragmatici relativi ai tempi di realizzazione delle stesse infrastrutture, alla realtà concreta di attuazione delle stesse, evidenzia come troppi territori della Regione siano ancora "all'anno zero" in quanto ancora non dotati delle necessarie infrastrutture. Dal documento trasmesso dagli Uffici regionali in seguito ai lavori della I Commissione, emerge infatti l'esistenza di un "sistema colabrodo" ben lontano dall'avanguardia in cui era collocata la Regione; oggi è necessario costruire il sistema e solo successivamente sarà possibile preoccuparsi dello "strumento" ad es. la tipologia "open" cercando di non sbagliare.

Con riferimento agli accordi con Poste Italiane esprime serie perplessità sulla possibilità di avere un confronto con questo interlocutore, come ad esempio è accaduto con la proposta di soppressione di alcuni uffici postali; si indica come preferibile un interlocutore che sia presente sul territorio con i suoi vertici decisionali, che abbia solide radici in regione, come potrebbe essere ad esempio la rete delle banche di credito cooperativo. Infine chiede maggiore attenzione sulla circostanza che, in assenza di banda larga, alcuni servizi (ad esempio il pagamento del bollo auto presso le tabaccherie) non sono proprio disponibili e questa situazione si verifica in diversi territori, per cui si su questo aspetto.

Udita la replica dell'Assessore regionale Riccardo **Riccardi** il quale, premesso che alcune osservazioni emerse vanno al di là della questione puntuale in esame, dichiara di condividere l'osservazione sull'unicità delle competenze e sulla necessità di disporre di un unico punto di governo di questa materia a prescindere da dove lo stesso viene collocato, conseguentemente il modello organizzativo deve interpretare questa necessità che è stata rappresentata.

Sull'iter procedurale di richiesta di parere sul Programma triennale, specifica che lo stesso è disciplinato dalla legge e quindi ad essa ci si deve conformare.

Dichiara inoltre di essere d'accordo sulla necessità di un maggiore e più stringente dialogo tra tutti i soggetti interessati.

Per quanto riguarda la strategia sul futuro e quindi sui temi della rete, delle tecnologie, del ruolo di Insiel, della relazione con i Comuni, del riordino delle funzioni ecc. ., dichiara di essere assolutamente d'accordo che il modello di efficienza del sistema, che si trova di fronte a un profondo mutamento e razionalizzazione, deve essere organizzato nel senso indicato oppure sarà non sostenibile. In questo senso preannuncia il proprio impegno, pur essendo a fine legislatura, a far sì che queste scelte siano tradotte in atti amministrativi che rimangano agli atti della Giunta regionale.

Per quanto riguarda lo stato dell'arte e quanto finora è stato compiuto evidenzia che sono ben sette anni che la Regione sta lavorando in questo campo. L'idea di questo progetto era nata nella scorsa legislatura e in quella attuale si è data la totale copertura finanziaria superando notevoli difficoltà normative e procedurali, di cui non si era tenuto il debito conto, sia a livello di normativa nazionale sia a livello di normativa comunitaria, con tempi molto dilatati che non erano nella disponibilità dell'Amministrazione regionale, come ad es. l'ottenimento di pareri da parte degli Uffici comunitari. C'era inoltre la necessità di fotografare con procedure di evidenza pubblica le condizioni di svantaggio digitale per poter successivamente intervenire con capitali di carattere pubblico. Tutte queste cose sono state fatte nel corso di questa legislatura. Ora il lavoro è costantemente fotografato; è stato superato il 50% della posa delle fibre e ora questo è inserito nel Programma mentre in precedenza non sussistevano le condizioni. Inoltre, senza intenti polemici, spiega che ci sono state difficoltà anche con alcuni enti locali che hanno impiegato due anni per rilasciare la necessaria autorizzazione ci. È indubbio che bisogna superare le difficoltà che ancora ci sono con uno sforzo da parte di tutti e ritiene che la fine dell'anno in corso e il prossimo saranno centrali per la realizzazione della rete, che si può dare per acquisita; la fase successiva potrà avere una

seria risposta solo nell'individuazione della strategia corretta e nell'individuazione dell'idoneo strumento di governo.

Infine accenna al ruolo di Insiel, non essendo questa la sede per un discorso più approfondito, sottolineando di essere stato tra i sostenitori del mantenimento della società in capo alla Regione e di ciò si dichiara ancora convinto perché ritiene che i progetti di cui oggi si è parlato non possano essere realizzati con strumenti contrattuali e bandi di gara, essendoci un preminente interesse pubblico da perseguire.

Da ultimo ringrazia coloro che sono intervenuti nella discussione per le osservazioni formulate.

Ritenuto quindi di porre in votazione il parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1802 del 18 ottobre 2012 recante "Programma triennale per lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche 2013 – 2015. Approvazione preliminare";

Preso atto che la votazione ha fornito il seguente risultato:

Presenti: 13;

Favorevoli: 13;

Contrari: nessuno;

Astenuti: nessuno;

All'unanimità

DELIBERA

di esprimere parere favorevole sulla deliberazione della Giunta regionale n. 1802 del 18 ottobre 2012 recante "Programma triennale per lo sviluppo delle ICT, dell'E-Government e delle infrastrutture telematiche 2013 – 2015. Approvazione preliminare".

La Vice Presidente ricorda che la seduta dell'Ufficio di Presidenza verrà presumibilmente convocata per la giornata di venerdì prossimo venturo.

La seduta ha termine alle ore 13.37.

Responsabile della verbalizzazione
in sostituzione del Direttore del Servizio Consiglio autonomie locali,
il Direttore del Servizio organizzazione e relazioni sindacali
F.to dott.ssa Anna D'Angelo

Il Vice Presidente
F.to Maria Teresa Bassa Poropat

Modifica e integrazione alla Relazione Illustrativa del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale di cui alla DGR 2611 dd. 29.12.2011 (documento aggiornato con gli esiti della seduta della III Commissione CAL dd. 16.11.2012).

Il presente documento rappresenta le modifiche e le integrazioni apportate alla Relazione illustrativa del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale a seguito dei contributi acquisiti nella fase di confronto con gli Enti Locali e di quanto emerso in sede di esame tecnico presso la III Commissione del CAL.

Il documento è così strutturato:

- Contributo:** descrizione sintetica del contributo pervenuto da parte degli Enti Locali in alcuni casi viene riportata, in carattere corsivo, una breve spiegazione delle modalità secondo cui il contributo è stato recepito
- Soggetti:** individuazione dei soggetti che hanno proposto il contributo di cui sopra viene riportato anche il riferimento all'allegato che esprime il contributo
- Testo da sostituire:** individuazione del testo della Relazione di Piano oggetto di modifica/integrazione
- Nuovo testo:** testo che va a modificare/integrare la Relazione di Piano (sono riportate in tondo le parti rimaste invariate, in corsivo quelle modificate/aggiunte, in barrato quelle eliminate)

Gli allegati riportano i contributi presentati dagli Enti Locali:

- Allegato 1* Provincia di Udine
Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, L.R. 23/2007, art. 13.
Relazione illustrativa – Osservazioni
Nota prot. 2012/30385 dd. 07.03.2012
- Allegato 2* Provincia di Gorizia
Analisi Piano regionale per il Trasporto Pubblico Locale
Nota prot. 12953/2012 dd. 13.04.2012
- Allegato 3* Provincia di Pordenone
Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale – L.R. 23/2007, art.13.
Relazione illustrativa – Osservazioni
Nota prot. 2012.0044311 dd. 06.06.2012
- Allegato 4* Provincia di Trieste
Osservazioni al Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale
Nota prot. 0024184/09.06.01-2012
- Allegato 5* Provincia di Trieste
Prospetto comparativo tra osservazioni presentate dalla Provincia di Trieste e controdeduzioni della Regione
Documento consegnato durante la seduta del CAL dd. 17.10.2012
- Allegato 6* Comune di Udine
Linee guida per discussione in sede CAL sul PRTPL (17 ottobre 2012)

Documento consegnato durante la seduta del CAL dd. 17.10.2012

Allegato 7

Provincia di Gorizia

Proposte Provincia Gorizia

Documento consegnato durante la seduta del CAL dd. 26.10.2012

Allegato 8

Provincia di Pordenone

Osservazioni della Provincia da presentare al Consiglio delle Autonomie
Locali – III Commissione

Documento consegnato durante la seduta del CAL dd. 26.10.2012

Contributo 1

- a) Si richiede di inserire all'interno della rete di primo livello alcune linee automobilistiche che il Piano riconosce come servizi di secondo livello.

La richiesta di cui sopra viene motivata sulla base dell'elevata frequentazione delle linee interessate e deriva da una formulazione non precisa circa la valenza della rete di primo livello. Per chiarire che le linee automobilistiche di primo livello non sono quelle maggiormente frequentate bensì quelle che svolgono un servizio di caratteristiche simili a quello ferroviario, si è provveduto a migliorare, nella Relazione di Piano, la descrizione dei tre livelli di rete e del loro significato. In particolare è stato eliminato il termine "linee di forza" per la descrizione dei servizi automobilistici di primo livello.

- b) Si afferma che il Piano attribuisce maggiore importanza ai servizi di primo livello e alla strutturazione di un sistema di TPL basato sulle coincidenze con i servizi di primo livello. Si osserva come ciò peggiori l'attuale organizzazione del trasporto scolastico, basata su collegamenti capillari che offrono agli studenti un trasporto diretto dalla residenza alla scuola.

La classificazione dei servizi prevista dal Piano non si fonda su un criterio di importanza bensì su un criterio funzionale. La riorganizzazione dei servizi ai fini della messa in coincidenza presso i CIMR è limitata ai servizi diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro, e cioè ai servizi volti a soddisfare la domanda erratica nelle ore di morbida. I servizi dedicati alla mobilità sistematica vengono dunque preservati nella loro struttura di collegamento diretto da origine a destinazione: anche questo concetto è stato chiarito migliorando la descrizione dei tre livelli di rete.

Soggetti

- a) Provincia di Udine → allegato 1 – classificazione linee
Provincia di Pordenone → allegato 3 – classificazione autolinee
- b) Provincia di Udine → allegato 1 – linee automobilistiche e trasporto scolastico
Provincia di Pordenone → allegato 3 – interscambio e trasporto scolastico

Testo da sostituire

Paragrafo 1.2 - pag. 5

▪ Rete di primo livello

Costituisce l'ossatura portante del sistema del trasporto pubblico ed è volta a collegare le principali polarità del territorio regionale. Comprende la totalità dei servizi ferroviari e le linee di forza automobilistiche extraurbane ed è strutturata secondo le logiche del cadenzamento e della sincronizzazione degli orari nei CIMR di 1° e 2° Livello tra servizi unimodali (ferro-ferro e gommagomma) e multimodali (ferro-gomma-aereo).

▪ Rete di secondo livello

È costituita dai servizi di adduzione alla rete di primo livello, volti a diffondere sul territorio la domanda di mobilità, nonché dai servizi dedicati alle componenti di mobilità sistematica (studenti e lavoratori abbonati). Comprende servizi automobilistici urbani ed extraurbani e servizi marittimi.

▪ Rete di terzo livello

È costituita da servizi organizzati in forma flessibile ed è volta a soddisfare le esigenze di mobilità dei territori a domanda debole, delle persone diversamente abili e, in generale, di tutte le componenti d'utenza che possono trarre vantaggio dall'attivazione di un servizio non convenzionale (viaggiatori che si spostano in fascia oraria di morbida, anche in ambito urbano, e/o su particolari direttrici).

Comprende servizi automobilistici urbani ed extraurbani.

Nuovo testo

▪ **Rete di primo livello**

Costituisce l'ossatura portante del sistema del trasporto pubblico, sviluppandosi su direttrici che realizzano il collegamento tra le principali polarità del territorio regionale. Comprende la totalità dei servizi ferroviari e le linee automobilistiche extraurbane che si prestano ad essere considerate quale naturale estensione sul territorio del servizio ferroviario. Se si escludono i servizi espressamente dedicati alla mobilità sistematica che si sviluppano in maniera aderente alle puntuali esigenze di mobilità di studenti e lavoratori, la rete di primo livello è configurata secondo le logiche del cadenzamento e della sincronizzazione degli orari nei CIMR di 1° e 2° livello tra servizi unimodali (ferro-ferro e gomma-gomma) e multimodali (ferro-gomma-aereo).

▪ **Rete di secondo livello**

È costituita sia dai servizi di adduzione alla rete di primo livello, che diffondono sul territorio la domanda di mobilità afferente le direttrici principali, sia dai servizi "porta a porta" dedicati a studenti e lavoratori e non già ricompresi all'interno della rete di primo livello. Comprende servizi automobilistici urbani ed extraurbani e servizi marittimi.

▪ **Rete di terzo livello**

È costituita da servizi organizzati in forma flessibile ed è volta a soddisfare le esigenze di mobilità dei territori a domanda debole, delle persone diversamente abili e, in generale, di tutte le componenti d'utenza che possono trarre vantaggio dall'attivazione di un servizio non convenzionale (viaggiatori che si spostano in fascia oraria di morbida, anche in ambito urbano, e/o su particolari direttrici). Comprende servizi automobilistici urbani ed extraurbani.

Contributo 2

Si evidenzia l'opportunità che il PRTPL sia uno strumento flessibile.

Si conferma il carattere di flessibilità dello strumento di Piano. Per meglio explicitare questo aspetto è stata migliorata la descrizione delle modalità di progettazione dei tre livelli di rete. In particolare, sono state specificate le finalità che hanno portato a definire i servizi di primo livello fino al dettaglio del programma d'esercizio.

È stato inoltre aggiunto un paragrafo che evidenzia in modo esplicito il carattere di flessibilità del Piano, indicando anche come tale flessibilità si relaziona all'orizzonte di affidamento dei servizi.

Soggetti

Comune di Udine → osservazione formulata dal Sindaco durante la seduta del CAL
dd. 26.10.2012

Testo da sostituire

Il PRTPL definisce l'assetto dei servizi del trasporto pubblico secondo livelli di dettaglio differenti, in funzione della classe gerarchica di appartenenza.

- La configurazione dei servizi di primo livello viene definita puntualmente, nella forma di programma di esercizio. Tale definizione puntuale non ha valore cogente bensì con carattere di indirizzo: a condizione che vengano rispettati i criteri informativi della riorganizzazione, il Piano lascia infatti spazio a ridefinizioni volte ad aumentare l'efficacia del sistema e ad adeguare l'assetto di progetto alle variazioni di contesto che potranno maturare negli anni a venire.

- Per i servizi di secondo e terzo livello, vengono definiti le quantità d'esercizio e i criteri guida per la loro progettazione puntuale. Anche per questi servizi il Piano lascia spazio a ridefinizioni nel corso dell'affidamento volte ad aumentare l'efficacia del sistema e ad adeguare l'assetto di progetto alle variazioni di contesto che potranno maturare negli anni a venire.

Nuovo testo

Il PRTPPL definisce l'assetto dei servizi del trasporto pubblico secondo livelli di dettaglio differenti, in funzione della classe gerarchica di appartenenza sulla base del trend delle risorse messe a disposizione sulla base dei Contratti di servizio in essere:

- *La configurazione della rete di primo livello considera anche una prospettazione di potenziamento dei servizi, in armonia con le risorse disponibili. Nell'ambito della procedura d'affidamento sarà data definizione puntuale ai servizi, nella forma di programma d'esercizio sulla base delle risorse disponibili per i nuovi affidamenti. La scelta di adottare un livello di dettaglio progettuale così elevato nasce dall'esigenza di verificare la fattibilità e assicurare la realizzazione di un servizio portante, che possa effettivamente essere disponibile con continuità nel corso della giornata e garantire un'efficace sistema di coincidenze presso i CIMR. In questo contesto, i programmi d'esercizio definiti dal Piano non hanno valore cogente bensì carattere di indirizzo: a condizione che vengano rispettati i criteri informativi della riorganizzazione, il Piano lascia infatti spazio a ridefinizioni volte ad aumentare l'efficacia del sistema e ad adeguare l'assetto di progetto alle variazioni di contesto che potranno maturare negli anni a venire.*
- *La configurazione della rete di secondo livello non giunge al dettaglio del programma d'esercizio; le previsioni di Piano relative ai servizi di secondo livello consistono infatti nell'individuazione di funzioni, nella quantificazione di un primo potenziamento da assumere nell'ambito della procedura d'affidamento, se coerente con le risorse a disposizione, e nella definizione degli indirizzi di progettazione puntuale e regolazione.*
- *Per i servizi di terzo livello vengono definiti i possibili ambiti di applicazione e i criteri di progettazione puntuale e regolazione.*

Il presente Piano si discosta, nella sua concezione, dal Piano Regionale per il Trasporto Pubblico Locale del 1999 poiché non comprende, tra i suoi contenuti, il dettaglio del programma d'esercizio di tutti i servizi, bensì soltanto quello dei servizi di primo livello, definito in forma non cogente. Ciò consente di disporre di uno strumento di pianificazione maggiormente flessibile, che non intende vincolare rigidamente una determinata configurazione del servizio bensì dettarne i principi di riferimento, stabilendo i criteri informativi della riorganizzazione dell'offerta.

In considerazione di quanto sopra esposto, ai fini della procedura d'affidamento va precisato che i servizi non compiutamente definiti dal Piano nella forma di programma d'esercizio saranno posti a base di gara secondo la loro configurazione attuale, cioè in base al programma di esercizio attuale al momento dell'indizione della gara. Successivamente all'affidamento verranno definite le necessarie modifiche migliorative secondo i criteri progettuali e di regolazione stabiliti dal Piano e dalla documentazione di gara.

Contributo 3

Si evidenzia la necessità di garantire il livello acquisito dei servizi per singolo ambito provinciale, prevedendo che il futuro gestore unico sia obbligato a rispettare e a mantenere per tutta la durata contrattuale – nel contesto del totale chilometrico regionale a base di gara – il budget chilometrico fissato per ogni singolo ambito territoriale provinciale, senza possibilità di automatica compensazione nel contesto del territorio regionale.

È stato aggiunto un paragrafo alla Relazione di Piano per recepire questo aspetto.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4 – punto 1.f)

Nuovo testo

Paragrafo 1.2 – pag. 5 – aggiunta in coda al paragrafo

Tutte le attività relative al riassetto dei servizi di TPL, sia preliminari all'avvio dei nuovi servizi che sviluppate in corso d'esercizio dovranno avvenire preservando di norma i livelli di servizio posti a base di gara, per singolo territorio provinciale, nel caso di risorse invariate.

Contributo 4

Si evidenziano alcune incongruità sui valori delle percorrenze chilometriche rappresentative dello stato di fatto. Si esprime la preoccupazione che tali incongruità possano aver inficiato la valutazione dei potenziamenti del servizio realizzabili nell'ambito del corrispettivo attuale (le percentuali di incremento si applicano a un dato di partenza incongruo e quindi conducono ad un risultato falsato? – il dato di partenza valutato come incongruo sarà assunto quale riferimento per la procedura di gara e quindi porterà a non riconoscere parte delle produzioni attualmente erogate?).

Le produzioni chilometriche rappresentative dello stato di fatto sono state corrette per l'ambito urbano (per un refuso la Relazione di Piano riportava valori a consuntivo e non a preventivo) mentre sono state confermate per l'ambito extraurbano (i dati derivano da una precisa ricostruzione dell'offerta).

Le preoccupazioni espresse in merito alle produzioni, attuali e incremental, da porre a riferimento della procedura d'affidamento non sussistono. Infatti:

- *Gli incrementi di produzione programmati non derivano dall'applicazione di una percentuale di possibile efficientamento alle percorrenze dello stato di fatto, bensì da scelte trasportistiche verificate nella loro fattibilità dalle analisi economiche di Piano. Le produzioni incremental vanno quindi considerate in termini assoluti e non percentuali e, per evitare possibili fraintendimenti, è stata rivista la Relazione di Piano rappresentando gli incrementi di produzione esclusivamente in valore assoluto.*
- *Le produzioni dello stato di fatto non costituiscono riferimento per la procedura di gara: questo aspetto è stato chiarito all'interno della relazione di Piano.*

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4 – i dati di partenza (punto 1)

Provincia di Pordenone → Allegato 8 - efficientamento linee e aumento percorrenze Servizi extraurbani (punto a.1)

Testo da sostituire - I

Paragrafo 1.3 – pag. 5

Le valutazioni in merito all'assetto dei servizi sono state sviluppate in riferimento a 3 scenari, come meglio dettagliato al Capitolo 5. Lo scenario denominato "scenario base" è definito sulla base dell'invarianza delle risorse disponibili, ma, anche sulla base dell'efficientamento stimato, consente comunque di poter disporre di un incremento delle quantità d'esercizio attualmente disponibili, pari a:

- 2,8% nei servizi ferroviari di "Scenario Iniziale" (rispetto alle attuali produzioni di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia), ulteriormente incrementati a decorrere dal 4° anno dell'affidamento dei nuovi servizi (Scenario Intermedio);

- 5% nei servizi automobilistici urbani;
- 3,5% nei servizi automobilistici extraurbani;
- 24,8% nei servizi marittimi.

Gli incrementi di produzione sono ottenuti “trasformando in servizi” parte dell’efficientamento pianificato e valutato a partire dall’analisi economica sviluppata dal PRTPL, pari a:

- 15% per i servizi ferroviari;
- 5% per i servizi automobilistici urbani;
- 3,5% per i servizi automobilistici extraurbani.

Il completo “utilizzo” dell’efficientamento pianificato per il ferro è “traslato” al 4° anno del nuovo affidamento in considerazione dei costi di avviamento del nuovo servizio.

Per il servizio ferroviario il PRTPL delinea anche uno “Scenario di Sviluppo”, con un incremento pari al 30,6% rispetto alla produzione chilometrica 2010 di competenza della Regione Friuli Venezia Giulia. Per conseguire tale incremento sono necessarie ulteriori risorse finanziarie non programmabili a breve termine.

Nuovo testo – I

Le valutazioni in merito all’assetto dei servizi sono state sviluppate in riferimento a tre scenari, come meglio dettagliato al Capitolo 5. Lo scenario denominato “scenario base” è definito *presupponendo l’invarianza delle risorse economiche disponibili allo stato di fatto (opportunamente indicizzate all’anno di attuazione dei servizi). Grazie alle possibilità di efficientamento gestionale stimate nell’ambito delle analisi economiche di Piano (illustrate al Capitolo 4), lo scenario base, pur non prevedendo un incremento delle risorse dedicate al TPL, configura un potenziamento dei servizi rispetto allo stato di fatto, che viene programmato all’interno del Piano e quindi può costituire riferimento per la procedura d’affidamento. Tale potenziamento è pari a:*

- 300.000 km/anno per i servizi ferroviari di competenza nello situazione di avvio (scenario base); questo valore può essere incrementato giungendo a 530.000 km/anno a decorrere dal quarto anno d’affidamento (scenario base efficientato), grazie alla conduzione a regime di azioni di efficientamento gestionale;
- 810.000 km/anno per i servizi automobilistici extraurbani;
- 13.000 mn/anno per i servizi marittimi.

Agli incrementi di produzione così programmati, potranno aggiungersi, già nella fase di avvio del servizio, 950.000 km/anno per i servizi automobilistici urbani previsti quale primo lotto di produzione incrementale acquisibile in funzione degli esiti della procedura di gara, oltre ad ulteriori incrementi eventualmente disponibili sempre a fronte degli esiti delle procedure d’affidamento.

Testo da sostituire – II

Paragrafo 3.1 – pag. 16

La principale base informativa del PRTPL è costituita dal MOM2010 [Modello di Offerta Multimodale relativo all’anno 2010]. Il MOM2010 è un data base in ambiente VISUM contenente i Programmi di Esercizio [PE] dei seguenti servizi:

- ferroviari, esercitati da FUC (Ferrovie Udine-Cividale) e Trenitalia, inclusi gli “indivisi” con la Regione Veneto,
- automobilistici extraurbani, esercitati da APT [Gorizia], ATAP [Pordenone], SAF [Udine],
- automobilistici urbani-intercomunali di Trieste, esercitati da TT (Trieste Trasporti) [Trieste],
- automobilistici extraurbani integrativi dei ferroviari, esercitati da Trenitalia,
- di navigazione, esercitati da APT, SAF e TT.

I PE del MOM2010 sono stati ricostruiti in base ai dati forniti dai Concessionari. L’anno cui sono riferiti i PE è il più recente disponibile all’atto dell’avvio dei lavori del PRTPL ed è definito in base alle validità di orario:

- per l’automobilistico comprende l’esercizio estivo 2010 e lo scolastico 2010-2011; il periodo cui sono riferiti i PE automobilistici è, pertanto, 12 giugno 2010 ÷ 11 giugno 2011;
- allo stesso periodo sono stati ricondotti i servizi di navigazione;
- per i servizi ferroviari è considerato l’orario relativo al periodo 13 dicembre 2009 ÷ 11 dicembre 2010.

I PE dei servizi automobilistici e ferroviari sono riferiti ad un Grafo Infrastrutturale che comprende la rete automobilistica e ferroviaria su cui transitano i servizi del MOM2010 e le ulteriori principali viabilità della regione.

I dati del MOM2010 sono integrati da:

- Produzione chilometrica risultante dal CdG [Controllo di Gestione] regionale, relativi all'anno solare 2010; per le UdG [Unità di Gestione] provinciali di Gorizia, Pordenone, Udine e Trieste; nel CdG sono distinti i valori relativi ai servizi urbani ed extraurbani; per la UdG triestina tutta la produzione chilometrica è qualificata come "urbana" (mentre nel MOM2010 sono soltanto considerate le linee intercomunali).
- Produzione chilometrica dei servizi automobilistici aggiuntivi ex art. 15 commi 6 e 6bis della L.R. 20/1997 e smi, esercitati nelle province di Pordenone (Val Tramontina, Val d'Arzino e Val Cosa e Val Cellina) e di Udine (Comuni di Arta Terme, Comeglians, Moggio Udinese, Ovaro, Paluzza, Pontebba, Tarvisio, Zuglio).

Nuovo testo – II

La principale base informativa del PRTPL è costituita dal MOM2010 [Modello di Offerta Multimodale relativo all'anno 2010].

Il MOM 2010 è un data base in ambiente VISUM contenente i Programmi di Esercizio [PE] dei seguenti servizi:

- ferroviari, esercitati da FUC e Trenitalia, ~~inclusi gli "indivisi" con la Regione Veneto~~ *inclusi quelli contrattualizzati dallo Stato e i cosiddetti servizi "condivisi" con la Regione del Veneto.*

Il resto del paragrafo rimane invariato e viene integrato, alla fine, con il seguente testo:

L'insieme dei supporti informativi sopra descritti ha consentito di ricostruire l'offerta di trasporto pubblico locale, "fotografandone" la configurazione all'interno di un determinato periodo di tempo riconosciuto come "stato di fatto". La lettura dello stato di fatto, illustrata nei prossimi paragrafi, è stata finalizzata ad analizzare, attraverso una serie di macro-indicatori, il funzionamento del sistema attuale, ad evidenziarne i punti di forza e gli elementi di debolezza, ad indirizzare le scelte di progetto e a valutarne i possibili effetti. In questo ambito, l'indicazione delle percorrenze chilometriche associate ai servizi dello stato di fatto ha un valore funzionale alla comprensione della struttura dell'offerta e all'individuazione dei possibili spazi di miglioramento. Le produzioni chilometriche definite come "attuali", dunque, rappresentano una base conoscitiva necessariamente approssimata, che nell'ambito della predisposizione del PRTPL è stata utilizzata come primo riferimento per indirizzare le azioni di progetto. A questo proposito si precisa che i volumi d'offerta dello stato di fatto:

- 1. non costituiscono un riferimento quantitativo ai fini della procedura d'affidamento dei servizi;*
- 2. non sono stati utilizzati nelle analisi economiche di Piano e quindi non hanno avuto alcun peso nell'ambito della stima delle possibilità di efficientamento gestionale e della conseguente produzione incrementale attuabile ad invarianza di risorse.*

Per quanto attiene alla procedura d'affidamento, posto che esso riguarderà i servizi e non direttamente le quantità (nella logica di un affidamento a corpo), le produzioni di riferimento saranno quelle associate ai servizi "attuali al momento dell'indizione della gara" dettagliati nel programma di esercizio. Nello scenario base ad esse verranno sommate le produzioni incrementali programmate dal Piano (all'incirca 810.000 km/anno per l'ambito extraurbano).

Per quanto riguarda le analisi economiche di Piano, va precisato che la stima dell'efficientamento deriva da una simulazione del costo medio unitario del servizio sviluppata a partire dai bilanci civilistici delle aziende riferiti all'anno 2009 e da un insieme di dati derivati dal Controllo di Gestione 2009, tra cui la produzione chilometrica. Mentre i volumi d'offerta riportati nell'analisi dello stato di fatto comprendono esclusivamente le percorrenze di linea (che descrivono il programma d'esercizio dei servizi e che quindi sono quelle a cui riferirsi nelle valutazioni progettuali), le produzioni chilometriche utilizzate nella simulazione economica considerano tutte le percorrenze (anche non di linea) che incidono sui conti economici aziendali.

Testo da sostituire – III

Tabella 3.4 – pag. 21 e Tabella 5.22 pag. 108

Vengono modificati i valori di produzione chilometrica relativi al servizio urbano dello stato di fatto.

Nuovo testo – III

Nelle tabelle vengono inseriti i seguenti valori:

| | | |
|-------------------------------------|------------|---------|
| Linee urbane Provincia di Gorizia | 1.375.626 | km/anno |
| Linee urbane Provincia di Pordenone | 1.191.301 | km/anno |
| Linee urbane Provincia di Udine | 3.318.629 | km/anno |
| Linee urbane Provincia di Trieste | 13.101.151 | km/anno |

Contributo 5

Viene evidenziata la necessità di integrare l'elenco delle linee identificate come intercomunali con la linea 39/ di Trieste.

La relazione di Piano e i relativi allegati saranno integrati con tale dato.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegati 4/5 – Punto 1.e)

Testo da sostituire

Paragrafo 3.3.1 – pag 21 (nota 7)

... . Le linee intercomunali della UDG triestina sono le seguenti: 20 Muggia-Stazione Centrale, 23 Grandi Motori-Stazione Centrale, 27 Muggia vecchia-Muggia, 40 San Dorligo-Bagnoli-Stazione Centrale.....

....

Nuovo testo

... . Le linee intercomunali della UDG triestina sono le seguenti: 20 Muggia-Stazione Centrale, 23 Grandi Motori-Stazione Centrale, 27 Muggia vecchia-Muggia, 39/Cattinara-Proseco, 40 San Dorligo-Bagnoli-Stazione Centrale.....

Nota: Saranno conseguentemente variati i valori della tabella 3.4 di pag. 21 e degli allegati.

Contributo 6

a) Si segnala che il Piano valuta come equo il corrispettivo attuale, anche se esso risulta inferiore al corrispettivo standard (la differenza è pari a 5 milioni di Euro).

La Relazione di Piano è stata integrata per meglio chiarire il senso della determinazione del corrispettivo standard e la sua valenza ai fini della conferma di congruità del corrispettivo attuale e della valutazione degli attuali livelli di efficienza delle gestioni.

b) Si evidenzia che il costo standard è usato solo come riferimento per valutare la congruità del corrispettivo e che quindi manca la determinazione dei reali costi d'esercizio derivanti dalle previsioni di Piano.

L'individuazione dei costi non è assente, né coincide con l'individuazione del costo standard, ma deriva dalla stima del costo unitario del servizio attuabile a fronte di misure di efficientamento gestionale. Tali concetti sono stati illustrati integrando la relazione di Piano.

- c) Si chiedono chiarimenti in merito all'effettiva realizzabilità dei potenziamenti programmati dal Piano nell'ambito dell'attuale corrispettivo.

La Relazione di Piano è stata integrata specificando il metodo che ha portato alla stima dell'efficientamento gestionale e alla conseguente valutazione relativa ai potenziamenti del servizio realizzabili nell'ambito del corrispettivo attuale (indicizzato).

Soggetti

- a) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – costi di esercizio (punto 1)
b) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – corrispettivo e km (punto 3)
c) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – efficientamento (punto 5)
Provincia di Udine → Allegato 1 – efficientamento linee automobilistiche – aumento percorrenze richieste

Testo da sostituire - I

Paragrafo 4.2 – pag. 38

Nel seguito si affronta il tema della congruità della contribuzione pubblica all'esercizio dei servizi automobilistici.

In un regime di mercato regolato, come è quello del trasporto pubblico automobilistico, è il confronto competitivo che determina il livello ottimale di contribuzione pubblica all'esercizio; l'introduzione delle gare nel settore si fonda proprio su questo principio.

Nel caso in cui le gestioni affidate tramite gara registrino un equo utile d'impresa, la congruità del livello di contribuzione pubblica all'esercizio dei servizi automobilistici può considerarsi appurata, ma per un'ulteriore verifica è stato applicato l'approccio dei costi standard e ricavi presunti, a cui fa riferimento la legislazione sul federalismo fiscale (L. 42/2009), come modalità (insieme alla determinazione dei livelli adeguati di servizio) di definizione delle risorse da destinare al TPL, di loro distribuzione tra le Regioni.

Le associazioni nazionali di categoria ASSTRA e ANAV hanno già proposto due metodologie di formulazione dei costi standard, dei ricavi presunti e per differenza dei corrispettivi standard, che giungono a risultati utili per posizionare l'efficienza delle gestioni regionali. Queste formulazioni, pur rappresentando il punto di vista delle associazioni degli operatori pubblici e privati, esprimono un riferimento per la valutazione degli attuali livelli di contribuzione all'esercizio della Regione.

Per la verifica della congruità si è applicato il metodo di formulazione che assicura risultati di maggior efficienza (metodo ANAV), contestualizzandolo rispetto alla realtà del TPL automobilistico regionale attraverso l'applicazione delle velocità commerciali effettive. Si è quindi calcolato il fabbisogno di risorse pubbliche per l'esercizio e comparato questo valore con le risorse attuali comprensive dei contributi a copertura del CCNL (valori 2009).

Nuovo testo - I

Nel seguito si affronta il tema della congruità dell' *attuale corrispettivo di servizio* ~~contribuzione pubblica all'esercizio del TPL automobilistico e marittimo.~~

In un contesto come quello del Friuli Venezia Giulia, in cui le gestioni affidate tramite gara registrano un soddisfacente utile d'impresa, la congruità del corrispettivo attuale può considerarsi appurata. Per ottenere un'ulteriore conferma di questa congruità e per disporre, al contempo, di un riferimento per la valutazione degli attuali livelli di efficienza aziendale, si è provveduto alla determinazione del corrispettivo standard.

Le associazioni nazionali di categoria ASSTRA e ANAV hanno già proposto due metodologie di formulazione dei costi standard, dei ricavi presunti e per differenza dei corrispettivi standard. Queste formulazioni, pur rappresentando il punto di vista delle associazioni degli operatori pubblici e privati, possono condurre a risultati utili ai fini del posizionamento dell'efficienza delle gestioni regionali.

Nell'ambito delle analisi sviluppate nel corso della redazione del PRTPL si è applicato il metodo di formulazione che assicura conduce ai risultati di maggior efficienza (metodo ANAV), contestualizzandolo rispetto alla realtà del TPL automobilistico regionale attraverso l'applicazione dei valori effettivi ad alcuni parametri di calcolo, quali ad esempio le velocità commerciali ed i ricavi.

Testo da sostituire – II

Paragrafo 4.2 – pag. 39

Rispetto alla produzione chilometrica complessiva in ambito regionale i risultati dell'applicazione del modello sono i seguenti:

- il livello complessivo di contribuzione della Regione è inferiore del 4,6% rispetto al fabbisogno derivante dal metodo dei costi standard (117,8 milioni rispetto a 123,5 milioni);
- il corrispettivo chilometrico calcolato secondo il metodo dei costi standard (comprensivo di contributi CCNL e compensazioni per minori ricavi rispetto ai ricavi presunti) è pari a 2,89 euro a km offerto (2,64 euro senza contributi CCNL e malattia).

Il fabbisogno così calcolato copre l'esigenza di contribuzione standard all'esercizio (compreso i contributi CCNL) e la compensazione della differenza tra il livello standard di ricavi tariffari (35% dei costi) e i ricavi effettivi.

Si conferma pertanto, nell'ambito delle logiche net cost, l'attuale livello di contribuzione complessiva all'esercizio che tiene conto, per la determinazione della base d'asta, di un utile d'impresa coerente con gli indirizzi normativi a garanzia della contendibilità del mercato regionale.

Nuovo testo – II

*La stima del corrispettivo standard, tra l'altro condotta secondo un metodo semplificato che conduce a risultati di approssimazione accettabile alla scala di Piano, ha restituito un valore pari a 123,5 mln € (compresi i contributi CCNL). Il limitato scarto che si registra tra il corrispettivo assunto come attuale (anno 2009 - pari a 117,8 mln € - comprensivo dei contributi CCNL) e il valore stimato del corrispettivo standard (che, come già detto, è approssimato) evidenzia una **sostanziale situazione di equilibrio**.*

Va inoltre ricordato che il valore del corrispettivo standard stimato all'interno del Piano è superiore a quello che si sarebbe ottenuto applicando rigorosamente il metodo ANAV, dal momento che nella procedura di calcolo non sono stati considerati i ricavi standard (pari al 35% dei costi) bensì quelli effettivi, che sono sensibilmente inferiori.

In ogni caso, il fatto che lo scarto tra corrispettivo anno 2009 e corrispettivo standard sia di segno negativo (-4,6%) è indice di un buon livello di efficienza aziendale (laddove la congruità del corrispettivo è verificata dal mercato, il corrispettivo standard costituisce un riferimento per il posizionamento dell'efficienza aziendale).

In conclusione, l'analisi dello stato di fatto porta a ritenere congruo il corrispettivo erogato e quindi a poterlo assumere, previa indicizzazione, quale riferimento per l'affidamento dei servizi definiti dal Piano. Tale corrispettivo tiene conto, per la determinazione della base d'asta, di un utile d'impresa coerente con gli indirizzi normativi a garanzia della contendibilità del mercato regionale.

Testo da sostituire – III

Paragrafo 4.2 – pag. 40

Per verificare gli spazi di ulteriore efficientamento a partire dall'attuale livello di risorse che può essere confermato come base d'asta, si è simulato uno scenario di miglioramento della gestione allineando i livelli di efficienza di ciascuna unità di gestione ai valori medi regionali, laddove migliorativi rispetto a quelli attualmente rilevati per un set di indicatori caratteristici sulle aree Esercizio, Manutenzione, Struttura e Commerciale.

Le simulazioni effettuate, a scala di Piano, evidenziano un limitato e ragionevole recupero di produttività ed efficienza, stimato in un 4% dei costi caratteristici del TPL automobilistico (circa il 5% per i servizi urbani e 3,5% per i servizi extraurbani) perseguibile anche attraverso processi di integrazione delle gestioni stimolati dalla concorrenza per il mercato in coerenza con la scelta di affidamento unico del servizio.

La scelta del bacino unico e quindi di un unico affidamento, le cui ragioni derivano prioritariamente dall'esigenza di una programmazione e regolazione integrata e unitaria, può infatti stimolare la ricerca di soluzioni industriali ottimali. Il settore è caratterizzato dall'assenza di economie di scala sul fronte della produzione: superata una dimensione ottimale della produzione, indicativamente intorno a 8-10 milioni di vett-km annue, il costo chilometrico cresce. Una gestione integrata può quindi prevedere l'articolazione sul territorio di unità o società produttive ottimali, condividendo le migliori pratiche, e beneficiare parallelamente delle economie di scala sul fronte dei costi indiretti e delle spese generali.

Nuovo testo – III

La stima del corrispettivo standard all'interno del Piano rappresenta uno studio preliminare che, come già precisato, ha il duplice obiettivo di condurre ad un'ulteriore conferma della congruità del corrispettivo attuale e di rendere disponibile un riferimento per valutare il livello di efficienza delle gestioni attuali.

Le analisi economiche di Piano, dovendo supportare l'attività di progettazione dei servizi verificando la fattibilità della nuova offerta nell'ambito dell'attuale corrispettivo (opportunosamente indicizzato), non si sono esaurite nella determinazione del costo standard, ma hanno previsto un'articolata attività di simulazione che ha portato alla stima del costo unitario del servizio, tenendo conto delle caratteristiche delle gestioni attuali e delle possibili azioni di efficientamento sui fattori della produzione.

Le valutazioni relative alle possibilità di efficientamento dei servizi su gomma si sono avvalse di un simulatore tecnico-economico che ricostruisce i conti economici aziendali sulla base dei parametri tecnico-produttivi ed economici che stanno alla base della produzione del servizio, permettendo di sviluppare analisi comparative su indicatori omogenei e simulazioni d'impatto di variazioni di efficienza e produttività.

Innanzitutto si è provveduto a calibrare il modello di simulazione sullo stato attuale di riferimento, identificato nell'anno 2009. In questa fase, i dati di input della simulazione (cioè i parametri tecnico-produttivi ed economici di base riferiti all'anno 2009 e suddivisi nelle quattro aree Esercizio, Manutenzione, Struttura e Commerciale) sono stati stimati a partire dai dati, base 2009, desunti dai bilanci civilistici delle aziende e dal sistema di controllo di gestione regionale (dati di produzione, dati sul parco).

Successivamente è stata sviluppata una simulazione migliorativa, agendo sui dati di input nella direzione di una maggiore efficienza. In sostanza, partendo da un confronto con i riferimenti di settore, è stato ipotizzato il miglioramento di alcuni dei parametri di input della simulazione. Tale miglioramento è stato valutato come possibile proprio in considerazione del fatto che esso si colloca nell'ambito dei riferimenti di settore e che l'attuale livello di efficienza e produttività delle aziende concessionarie dei servizi automobilistici si attesta già su valori elevati.

La simulazione migliorativa ha restituito, come risultato, la stima di un nuovo costo unitario, efficientato rispetto al costo di riferimento. La differenza percentuale tra costo di riferimento e costo efficientato è stata utilizzata quale parametro di progettazione/verifica dell'offerta di Piano.

*Nel dettaglio, la simulazione effettuata, a scala di Piano, ha evidenziato un limitato e ragionevole recupero di produttività ed efficienza, stimato in un **4% dei costi caratteristici** del TPL automobilistico (circa il 5% per i servizi urbani e il 3,5% per i servizi extraurbani) perseguibile anche attraverso processi di integrazione delle gestioni stimolati dalla concorrenza per il mercato in coerenza con la scelta di affidamento unico del servizio. La riduzione dei costi caratteristici così stimata è coerente con il potenziamento dei servizi prospettato dal Piano nell'ambito dell'attuale corrispettivo (indicizzato).*

Si precisa infine che la scelta del bacino unico e quindi di un unico affidamento, le cui ragioni derivano prioritariamente dall'esigenza di una programmazione e regolazione integrata e unitaria, può infatti stimolare la ricerca di soluzioni industriali ottimali. Il settore è caratterizzato dall'assenza di economie di scala sul fronte della produzione: superata una dimensione ottimale della produzione, indicativamente intorno a 8-10 milioni di vett-km annue, il costo chilometrico cresce. Una gestione integrata può quindi prevedere l'articolazione sul territorio di unità o società produttive ottimali, condividendo le migliori

pratiche, e beneficiare parallelamente delle economie di scala sul fronte dei costi indiretti e delle spese generali.

Contributo 7

Vengono evidenziati i rischi a carico dell'appaltatore in relazione all'obiettivo del raggiungimento di un rapporto ricavi/costi pari al 35%.

Sul tema dell'equilibrio finanziario è intervenuta una modifica normativa che è stata recepita dalla Relazione di Piano.

Soggetti

Provincia di Gorizia → Allegato 2 – ricavi (punto 2)

Testo da sostituire

Paragrafo 4.4 – pag.42

Il Piano traguarda, come previsto dalla normativa nazionale e regionale di riferimento, il raggiungimento dell'obiettivo del 35% del rapporto ricavi da traffico/costi operativi al netto dei costi infrastrutturali, attraverso l'azione sul fronte dei ricavi, grazie all'ottimizzazione della rete e dei servizi e ai meccanismi di aggiornamento delle tariffe, e il miglioramento dell'efficienza gestionale.

Nuovo testo

Il Piano traguarda, ~~come previsto dalla normativa nazionale e regionale di riferimento,~~ il raggiungimento dell'obiettivo del 35% del rapporto ricavi da traffico/costi operativi al netto dei costi infrastrutturali, attraverso l'azione sul fronte dei ricavi, grazie all'ottimizzazione della rete e dei servizi e ai meccanismi di aggiornamento delle tariffe, e il miglioramento dell'efficienza gestionale. *Ciò è coerente con quanto previsto dalla LR 23/2007 art. 13 comma 1 lettera d), così come modificata dalla L.R. 14/2012 art. 4 comma 73, secondo cui l'equilibrio finanziario è "coperto nella misura massima del 35 per cento dai ricavi derivanti dalle tariffe".*

Contributo 8

Si sottolinea l'esigenza di uniformità di orari e calendari scolastici ai fini della migliore organizzazione del servizio dedicato agli studenti.

Nel condividere quanto segnalato, si è provveduto ad integrare la relazione di Piano per evidenziare questa esigenza e per definirne le modalità di soddisfacimento. Il nuovo testo riportato sotto, oltre a recepire questa integrazione, presenta anche alcune altre modifiche per rendere il nuovo testo maggiormente coerente con quello riportato al capitolo 1 e modificato sulla base del contributo 1b).

Soggetti

Provincia di Udine → Allegato 1 – linee automobilistiche e trasporto scolastico
Provincia di Gorizia → Allegato 2 – esercizio (punto 10)
Provincia di Pordenone → Allegato 3 – interscambio e trasporto scolastico

Testo da sostituire

In tutti gli scenari progettuali sono riconoscibili i principi che hanno guidato la riorganizzazione del sistema. Essi vengono sintetizzati nel seguito, evidenziando le scelte pianificatorie operate in merito ai servizi di primo, secondo e terzo livello:

- I servizi di primo livello, dovendo costituire l'ossatura portante dell'intero sistema del TPL, sono stati ridisegnati puntualmente, giungendo alla definizione del programma d'esercizio. Il sistema ferroviario, in particolare, è stato profondamente rivisitato, abbandonando le logiche progettuali di tipo tradizionale a favore dell'introduzione di un modello d'esercizio basato sull'Orario Cadenzato Integrato. Le caratteristiche intrinseche di tale modello, specificate più nel dettaglio nel paragrafo 5.1, hanno consentito, da un lato, di perseguire la massima integrazione tra servizi (ferro-ferro e ferro-gomma), dall'altro, di prefigurare un'attuazione del progetto per evoluzioni successive, derivando quindi Scenario base e Scenario di sviluppo dal medesimo disegno di riassetto. Per quanto riguarda il sistema automobilistico, invece, la progettazione ha presupposto una maggiore aderenza allo stato di fatto, prevedendo puntuali ritature e potenziamenti di linee che, sulla base delle caratteristiche del servizio già erogato, sono state valutate come inseribili nella rete di primo livello. Le scelte progettuali messe in atto in questo contesto hanno portato alla configurazione di una rete automobilistica di primo livello che, da un lato, è idonea a soddisfare puntualmente le esigenze di mobilità sistematica, dall'altro, si presenta come la naturale estensione sul territorio della rete ferroviaria. I servizi automobilistici di primo livello, infatti, sono stati messi in coincidenza con i servizi ferroviari e hanno riproposto le caratteristiche principali di questi ultimi, quali il collegamento delle principali polarità territoriali regionali e la regolarità del servizio nell'arco della giornata.
- Le previsioni relative alla rete automobilistica di secondo livello sono state declinate in modo diverso in funzione della valenza territoriale dei servizi.
 - In ambito extraurbano, dove l'analisi dello stato di fatto ha evidenziato una buona efficacia ed efficienza del sistema, i servizi già erogati sono stati confermati nella loro configurazione, riservando al periodo di vigenza del Piano puntuali attività di ritatura e modifica. In particolare, i servizi utilizzati prevalentemente dalle componenti di mobilità sistematica, vanno ritirati con regolarità nel corso del periodo di affidamento, così da mantenere l'aderenza ad orari di scuole e luoghi di lavoro. I servizi dedicati alla mobilità erratica, invece, pur confermati in sede di Piano nell'assetto relativo allo stato di fatto, possono essere soggetti ad un'attività di ridefinizione puntuale di percorsi e frequenze, perseguendo l'obiettivo dell'adduzione alla rete di primo livello e migliorando quindi l'integrazione complessiva del sistema.
 - Se per i servizi extraurbani di secondo livello la scelta progettuale si è orientata sulla conferma dell'attuale con previsione di circoscritte modifiche volte all'ottimizzazione del sistema, diverso è stato il caso dei servizi urbani. Le criticità emerse in sede di analisi del TPL urbano, e cioè la congestione dei centri principali, la scarsa attrattività dei servizi di trasporto pubblico e la non completa adeguatezza del servizio nei confronti di un tessuto urbano che nel corso degli anni si è ampliato coinvolgendo i comuni a cintura del nucleo principale, hanno fatto emergere l'esigenza di una significativa revisione del sistema. È stata prevista quindi l'elaborazione di un'attività progettuale di dettaglio, non esauribile alla scala di piano regionale, che porti alla riconfigurazione dei servizi esistenti e al loro potenziamento, anche al fine della ricucitura dei Comuni capoluogo con i Comuni di prima cintura.

Nuovo testo

In tutti gli scenari progettuali sono riconoscibili i principi che hanno guidato la riorganizzazione del sistema. Essi vengono sintetizzati nel seguito, evidenziando le scelte pianificatorie operate in merito ai servizi di primo, secondo e terzo livello:

- I servizi di primo livello, dovendo costituire l'ossatura portante dell'intero sistema del TPL, sono stati ridisegnati puntualmente, giungendo alla definizione del programma d'esercizio. Il sistema ferroviario, in particolare, è stato profondamente rivisitato, abbandonando le logiche progettuali di tipo tradizionale a favore dell'introduzione di un modello d'esercizio basato sull'Orario Cadenzato Integrato. Le caratteristiche intrinseche di tale modello, specificate più nel dettaglio nel paragrafo 5.1, hanno consentito, da un lato, di perseguire la massima integrazione tra servizi (ferro-ferro e ferro-gomma), dall'altro, di prefigurare un'attuazione del progetto per evoluzioni successive, derivando quindi Scenario base e Scenario di sviluppo dal medesimo disegno di riassetto. *Per quanto riguarda il sistema automobilistico, invece, la progettazione ha presupposto una maggiore aderenza allo stato di fatto. Ciò in quanto l'analisi del servizio attuale, propedeutica alla definizione delle azioni di Piano, ha evidenziato il buon livello qualitativo dell'offerta automobilistica extraurbana e la sua*

generale coerenza con le caratteristiche della domanda, limitando dunque le esigenze progettuali a puntuali ritarrature e potenziamenti dell'esistente. Le azioni di progetto, applicate a quelle linee il cui assetto attuale già si prestava ad assumere le caratteristiche dei servizi di primo livello, hanno portato a configurare un servizio automobilistico regolare nel corso della giornata e coordinato al servizio ferroviario, preservando al contempo le corse "porta a porta" dedicate alla mobilità sistematica e tarate sugli orari delle scuole e dei luoghi di lavoro.

- Le previsioni relative alla rete automobilistica di secondo livello sono state declinate in modo diverso in funzione della valenza territoriale dei servizi:
 - In ambito extraurbano, dove, come già visto, l'analisi dello stato di fatto ha evidenziato la bontà dell'offerta relativa allo stato di fatto, i servizi già erogati sono stati confermati nella loro configurazione ...
In particolare, i servizi utilizzati prevalentemente dalle componenti di mobilità sistematica, vanno ritarrati con regolarità nel corso del periodo di affidamento, così da mantenere l'aderenza ad orari di scuole e luoghi di lavoro. Per il trasporto scolastico tale attività deve essere svolta temperando le esigenze del trasporto pubblico locale e degli istituti scolastici, evitando di gravare ulteriormente sulle risorse pubbliche destinate al TPL. A questo proposito si conferma l'importanza del processo di coinvolgimento delle Istituzioni Scolastiche, già avviato con il protocollo d'intesa Regione – Province – Ufficio Scolastico Regionale, ai fini di uniformare orari e calendari scolastici, garantendo quindi una migliore pianificazione e programmazione dei servizi di interesse degli studenti.
I servizi dedicati alla mobilità erratica, invece, pur confermati in sede di Piano nell'assetto relativo allo stato di fatto, possono essere soggetti ad un'attività di ridefinizione puntuale di percorsi e frequenze, perseguendo l'obiettivo dell'adduzione alla rete di primo livello e migliorando quindi l'integrazione complessiva del sistema.
 - In ambito urbano, le criticità emerse in sede di analisi dello stato attuale, e cioè la congestione dei centri principali, la scarsa attrattività dei servizi di trasporto pubblico e la non completa adeguatezza del servizio nei confronti di un tessuto urbano che nel corso degli anni si è ampliato coinvolgendo i comuni a cintura del nucleo principale, hanno fatto emergere l'esigenza di una significativa revisione del sistema. È stata prevista quindi l'elaborazione di un'attività progettuale di dettaglio, non esauribile alla scala di piano regionale, che porti alla riconfigurazione dei servizi esistenti e al loro potenziamento, anche al fine della ricucitura dei Comuni capoluogo con i Comuni di prima cintura.

Contributo 9

Si richiede di valorizzare il servizio di trasporto sulla linea ferroviaria Sacile-Gemona.

La valorizzazione di questa linea ferroviaria è già prevista dal Piano. Si è provveduto tuttavia ad apportare alcune modifiche alla Relazione di Piano per mettere questo aspetto in evidenza ancora maggiore. In particolare si è inteso innanzitutto confermare il livello di servizio acquisito, indicando che vengono preservati non i servizi attuali (cioè quelli attuali al momento dell'indizione della gara) bensì quelli dello stato di fatto (cioè quelli riportati all'interno del capitolo 3 e come tali chiaramente individuati). Inoltre si è voluta prospettare la possibilità di trasferimento della linea alla Regione.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 8 – ultimo punto

Testo da sostituire

Paragrafo 5.1.1 – pag. 51

- Servizi aderenti allo stato attuale.

...

- In riferimento alla linea 233, il mantenimento del servizio attuale costituisce un'indicazione provvisoria. Infatti le criticità dell'offerta relativa allo stato di fatto sulla direttrice Sacile – Gemona (scarso utilizzo della linea, frammentazione delle relazioni servite, collegamento con Gemona disponibile esclusivamente nei giorni festivi) richiedono un'attività di riconfigurazione dei servizi, da svolgersi secondo un livello di dettaglio necessariamente superiore a quello raggiungibile in sede di predisposizione di un Piano di scala regionale. È quindi necessario lo sviluppo di una progettualità specifica, eventualmente finanziata da fondi europei, che tenda, da un lato, ad aumentare l'attrattività del servizio per l'utenza sistematica (studenti e lavoratori), dall'altro, a promuovere lo sviluppo del territorio montano e del sistema turistico. Le azioni di progetto dovranno rivolgersi sia alla configurazione dei servizi (anche sfruttando le possibilità di messa a rete con il nuovo servizio ferroviario transfrontaliero di collegamento con l'Austria previsto dal progetto di Piano) sia alla riqualificazione dell'infrastruttura, con particolare riguardo al sistema delle fermate.

Nuovo testo

- ~~Servizi aderenti allo stato attuale.~~ *Conferma dei servizi ferroviari dello stato di fatto*

...

- In riferimento alla linea 233, il mantenimento del servizio attuale costituisce un'indicazione ~~provvisoria~~ *di minima. Tale indicazione può essere oggetto di rivalutazione solo in caso di significative riduzioni di risorse.* Infatti le criticità dell'offerta relativa allo stato di fatto sulla direttrice Sacile – Gemona (scarso utilizzo della linea, frammentazione delle relazioni servite, collegamento con Gemona disponibile esclusivamente nei giorni festivi) richiedono un'attività di riconfigurazione dei servizi, da svolgersi secondo un livello di dettaglio necessariamente superiore a quello raggiungibile in sede di predisposizione di un Piano di scala regionale. È quindi necessario lo sviluppo di una progettualità specifica, eventualmente finanziata da fondi europei, che tenda, da un lato, ad aumentare l'attrattività del servizio per l'utenza sistematica (studenti e lavoratori), dall'altro, a promuovere lo sviluppo del territorio montano e del sistema turistico. Le azioni di progetto dovranno rivolgersi sia alla configurazione dei servizi (anche sfruttando le possibilità di messa a rete con il nuovo servizio ferroviario transfrontaliero di collegamento con l'Austria previsto dal progetto di Piano) sia alla riqualificazione dell'infrastruttura, con particolare riguardo al sistema delle fermate, *valutando il suo trasferimento alla Regione.*

Contributo 10

- a) Con riferimento alla procedura d'affidamento dei servizi automobilistici, si propone che i potenziamenti programmati dal Piano per l'ambito extraurbano siano posti a base d'asta, mentre quelli programmati per l'ambito urbano siano realizzati utilizzando il ribasso d'asta.

Pur confermando la concreta realizzabilità di tutti i potenziamenti programmati dal Piano all'interno del corrispettivo attuale indicizzato, si è deciso di accogliere quanto proposto in via di ulteriore cautela. La relazione di Piano è stata quindi modificata ai fini di recepire la proposta. Il paragrafo che presenta questa modifica è stato globalmente rivisto, così da essere maggiormente coerente con le altre modifiche apportate al documento ed in particolare con quanto specificato a fronte del contributo 4 (definizione delle produzioni incrementali in valore assoluto e non in percentuale).

- b) Si evidenzia come le percorrenze chilometriche attualmente svolte via bus da Trenitalia e che saranno trasferite al gestore dei servizi automobilistici non possano essere realizzate all'interno del corrispettivo attuale.

Al trasferimento dei servizi si accompagna il trasferimento delle relative risorse. Questo aspetto è stato chiarito integrando la relazione di Piano.

- c) Si evidenzia che il potenziamento programmato per la Provincia di Trieste non coinvolge le linee cosiddette urbane intercomunali.

Il potenziamento programmato può essere speso su tutti i servizi e quindi sia sulle linee prettamente urbane sia su quelle cosiddette urbane-intercomunali. La relazione di Piano è stata integrata per rendere esplicito tale aspetto.

Soggetti

- a) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – proposte 1 e 3
- b) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – efficientamento (punto 5)
 Provincia di Udine → Allegato 1 – efficientamento linee automobilistiche – aumento percorrenze richieste
- c) Provincia di Trieste → Allegato 4 – punto 2.a)

Testo da sostituire

Le analisi sviluppate nel capitolo 4° individuano uno “spazio” di efficientamento del servizio automobilistico pari a circa il 3,5% nei servizi extraurbani e al 5% negli urbani. In quella analisi è stata utilizzata la classificazione dei servizi da Controllo di Gestione: sicchè, ai fini della definizione della produzione chilometrica incrementale, tutti i servizi della UdG Triestina sono considerati urbani.

Applicando tali percentuali di efficientamento alle produzioni chilometriche relative allo stato di fatto (riepilogate nella Tabella 5.6) ed arrotondando i valori di calcolo risultano i seguenti finali valori di produzione chilometrica incrementale:

- 950.000 km/anno per i servizi urbani
- 810.000 km/anno per i servizi extraurbani.

Tabella 5.6

Nuovo testo

In virtù delle possibilità di efficientamento gestionale già illustrate al capitolo 4, il Piano programma un potenziamento dei servizi automobilistici realizzabile nell'ambito del corrispettivo attuale indicizzato. Tale potenziamento è articolato come segue:

- *ambito urbano* 950.000 km/anno
 - *ambito extraurbano* 810.000 km/anno
- di cui*
- *630.000 km/anno per il potenziamento delle linee di primo livello (valore arrotondato rispetto alle quantità derivabili dal progetto pari a 625.136 km/anno)*
 - *70.000 km/anno per la realizzazione di servizi che compensino la temporanea sospensione del servizio ferroviario presso alcune stazioni*
 - *110.000 km/anno per ricondurre all'interno del TPL gli attuali servizi aggiuntivi ex art. 15 L.R. 13/2001*

Nello scenario di invarianza delle risorse destinate al TPL (scenario base) e quindi a fronte del mantenimento del corrispettivo attuale (indicizzato), l'acquisizione del potenziamento programmato dal Piano nell'ambito dell'affidamento dei servizi avverrà secondo due modalità distinte:

- Il potenziamento di ambito extraurbano costituirà base d'asta ai fini della procedura di gara e quindi verrà necessariamente acquisito;
- Il potenziamento di ambito urbano non verrà posto base d'asta, bensì costituirà il primo lotto di produzione incrementale acquisibile in funzione degli esiti della procedura di gara (attraverso l'utilizzo dell'eventuale ribasso d'asta o attraverso la realizzazione di produzioni incrementali proposte dallo stesso affidatario quale offerta migliorativa). Tale lotto di produzione incrementale, qualora offerto dai partecipanti alla gara, dovrà essere offerto integralmente, così da garantire un potenziamento del servizio per tutti e quattro gli ambiti provinciali.

Nel seguito vengono fornite alcune ulteriori precisazioni:

1. I potenziamenti programmati derivano da scelte trasportistiche funzionali al riassetto della rete del TPL e sono stati verificati nella loro fattibilità dalle simulazioni economiche svolte nell'ambito della predisposizione del Piano. Essendo realizzabili all'interno del corrispettivo attuale indicizzato, essi possono essere assunti quale riferimento per la procedura d'affidamento, configurandosi come servizi incrementali che si aggiungono ai "servizi attuali". A questo proposito va precisato che il termine "servizi attuali" non si riferisce ai servizi dello stato di fatto, così come rappresentati al capitolo 3, bensì ai servizi che risulteranno attuali al momento dell'indizione della gara.
2. La suddivisione dei potenziamenti tra ambito urbano ed extraurbano rimanda alla classificazione dei servizi da Controllo di Gestione, dove tutti i servizi dell'attuale Unità di Gestione Triestina sono considerati urbani. Ne consegue che le produzioni incrementali di ambito urbano assegnate alla Provincia di Trieste possono essere spese non soltanto sui servizi prettamente urbani, ma anche su quelli che il Piano definisce come urbani-intercomunali.
3. Con riferimento all'ambito extraurbano, il Piano prevede che i servizi attualmente eserciti da Trenitalia via bus, per una produzione pari a 222.771 km/anno, vengano svolti dal gestore dei servizi automobilistici. Questi servizi non vengono considerati all'interno delle produzioni incrementali programmate dal Piano perché non rappresentano un potenziamento dell'offerta: si tratta infatti di servizi già presenti nello stato di fatto che vengono trasferiti da un gestore (quello dell'offerta ferroviaria) ad un altro gestore (quello dell'offerta automobilistica). Al trasferimento dei servizi si accompagna il trasferimento delle relative risorse (pari a circa 500.000 € - anno 2009), che vanno quindi ad incrementare il corrispettivo destinato al gestore della gomma.
4. La scelta di ricondurre al TPL gli attuali servizi aggiuntivi ex art. 15 L.R. 13/2001 nasce dal riconoscimento della loro valenza per il territorio e dalla conseguente esigenza di renderli stabili nel tempo, prefigurandone la prosecuzione anche nell'eventualità in cui i finanziamenti attualmente dedicati dovessero venir meno.

Contributo 11

Si chiede che i programmi di esercizio posti a base della procedura d'affidamento dei servizi automobilistici abbiano valore di cogenza. Si evidenziano inoltre le possibili difficoltà connesse al demandare ad una fase successiva alle procedure di gara la decisione su come impiegare l'incremento chilometrico previsto.

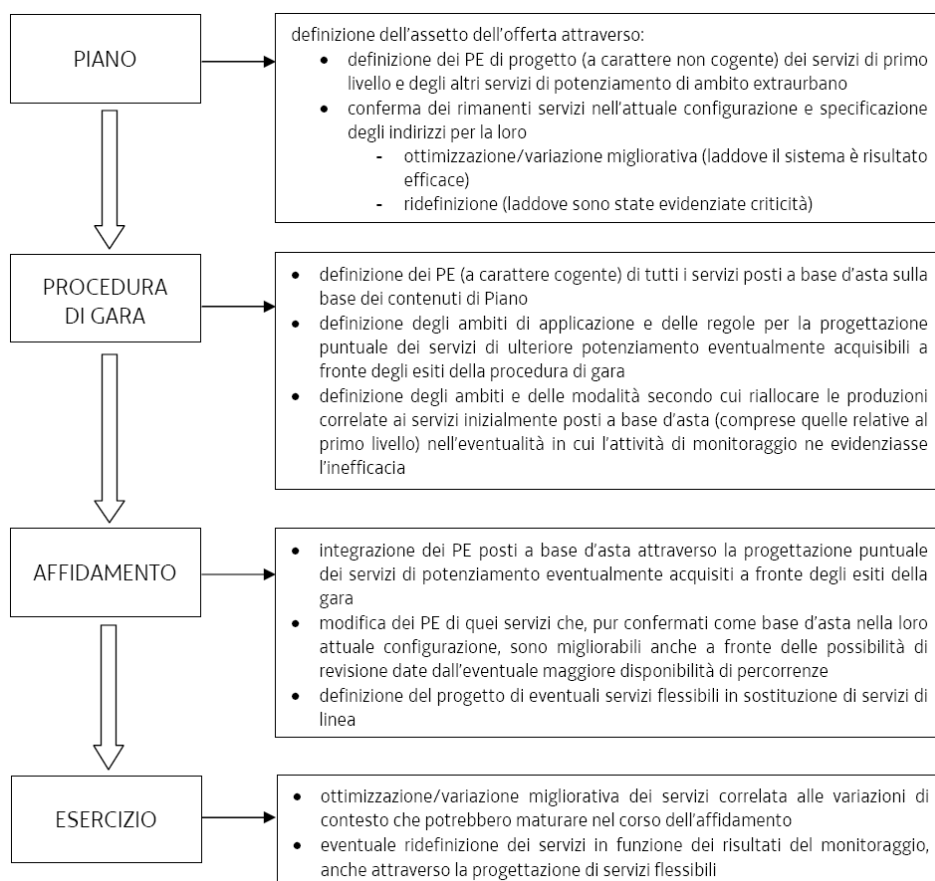
Per dare maggiore chiarezza a questi aspetti, la Relazione di Piano è stata integrata con un nuovo paragrafo che illustra il percorso di realizzazione dei servizi automobilistici. Tale paragrafo è stato inserito dopo il paragrafo 5.2.1 di pag. 66.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 8 - considerazioni finali (punto a.3)

Nuovo Testo

Il percorso di realizzazione dei nuovi servizi automobilistici può essere riassunto dallo schema seguente.



Come già precisato al Capitolo 1, i programmi d'esercizio definiti dal Piano non hanno valore cogente bensì carattere di indirizzo. Infatti il Piano, essendo chiamato a governare l'intero processo di avvio, regolazione ed evoluzione del servizio, deve essere uno strumento caratterizzato da massima flessibilità.

In sede di procedura d'affidamento del servizio, invece, occorre delineare l'offerta in maniera puntuale, escludendo qualsiasi elemento di indeterminazione. La gara si svilupperà dunque su un assetto del TPL automobilistico precisamente definito attraverso:

- i programmi d'esercizio "attuali"¹ dei servizi che, secondo le previsioni di Piano, risultano confermati;
- i programmi d'esercizio di progetto dei servizi che, secondo le previsioni di Piano, risultano rimodulati/potenziati.

I programmi d'esercizio a base d'asta avranno valore di cogenza nei confronti del nuovo concessionario.

Per quanto riguarda i servizi non inclusi nella configurazione a base d'asta e dunque non compiutamente definiti in termini di programma d'esercizio

¹ Si ricorda che il termine "attuale" si riferisce alla configurazione che risulterà attuale al momento dell'indizione della gara.

e cioè per quanto riguarda:

- gli ulteriori servizi in potenziamento realizzabili in funzione degli esiti della procedura di gara (a fronte di ulteriori produzioni incrementali offerte dall'affidatario ovvero tramite utilizzo del ribasso d'asta)
- i servizi che, sulla base dei risultati dell'attività di monitoraggio, dovessero venire riconfigurati e quindi dovessero richiedere una nuova allocazione delle produzioni chilometriche ad essi associate

verranno specificati all'interno della documentazione di gara, ed ad ulteriore specificazione dei contenuti di Piano, ambiti e criteri di applicazione volti a guidarne l'attività di progettazione puntuale.

Contributo 12

Viene osservato che il perseguimento dell'integrazione ferro-gomma può talvolta determinare alcune alterazioni dell'attuale coordinamento degli orari presso le autostazioni. Un esempio è rappresentato dal nodo di Spilimbergo.

La relazione di Piano è stata integrata per specificare come affrontare queste situazioni, con l'obiettivo di preservare gli elementi qualitativi del servizio attualmente erogato.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 3 - interscambio e trasporto scolastico

Testo da sostituire

Paragrafo 5.2.2 – pag 67

Alla riorganizzazione definita dal PRTPL si attribuisce carattere di indirizzo: fermi restando i criteri informativi della riorganizzazione elaborata dal PRTPL, si prevede di lasciare spazio ad una parziale loro ridefinizione in sede di predisposizione del Programma di esercizio da allegare al Contratto di Servizio. Ciò garantisce il conseguimento degli specifici obiettivi di Piano e, nel contempo, lascia uno spazio di puntuale ridefinizione di instradamenti ed orari, finalizzati al miglioramento dell'efficacia del servizio, che tenga anche conto delle variazioni di contesto che potranno maturare nei prossimi anni.

Nuovo testo

Alla riorganizzazione definita dal PRTPL si attribuisce carattere di indirizzo: fermi restando i criteri informativi della riorganizzazione elaborata dal PRTPL, si prevede di lasciare spazio ad una parziale loro ridefinizione in sede di predisposizione del Programma di Esercizio da allegare al Contratto di Servizio. Ciò garantisce il perseguimento degli specifici obiettivi di Piano e, nel contempo, lascia uno spazio di puntuale ridefinizione di instradamenti ed orari *al fine di*:

1. *tener conto di aspetti particolari che non sono pienamente individuabili alla scala di Piano perché richiedono un diverso livello di dettaglio nella conoscenza della domanda di trasporto su specifiche relazioni;*
2. *migliorare l'efficacia del sistema, anche in funzione delle variazioni di contesto che potranno maturare nei prossimi anni.*

Per specificare meglio quanto indicato al punto 1, si precisa che il progetto dei servizi automobilistici di primo livello, pur giungendo al dettaglio della definizione del Programma d'Esercizio, è stato sviluppato alla scala propria di uno strumento di pianificazione regionale, basandosi su analisi e assunti necessariamente semplificati che hanno portato a riconoscere le corse su cui risultava possibile intervenire ai fini della regolarizzazione del servizio e della messa in coincidenza con il treno, distinguendole dalle corse che invece dovevano essere mantenute aderenti all'attuale o comunque configurate secondo logiche diverse. Di tale livello di approssimazione si è tenuto conto nella scelta di assegnare flessibilità al Piano, attribuendo alle sue previsioni valore non cogente. Ferma restando, dunque, la scelta di sistema che guarda all'integrazione

ferro-gomma, sarà possibile riportare allo stato attuale alcune corse toccate dal progetto, anche rinunciando puntualmente al coordinamento col ferro, qualora una più dettagliata conoscenza della domanda dimostri che queste corse, così come configurate nello stato di fatto, rivestono una particolare valenza per il territorio e qualora non esistano altre soluzioni per preservare tale valenza.

Contributo 13

Con riferimento all'attuale UdG triestina, si propone che i servizi flessibili vengano posti in sinergia e non in totale sostituzione di servizi esistenti.

In recepimento a quanto sopra indicato, si è provveduto a modificare il paragrafo della Relazione di Piano relativo alle modalità di realizzazione dei servizi flessibili.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4 – punto 3.a)

Testo da sostituire

Paragrafo 5.2.5 pag. 87

I servizi flessibili delle tipologie 1 e 4 a) e 3 a) possono essere realizzati nell'ambito del valore della produzione oggetto di sostituzione. I servizi flessibili delle tipologie 2 e 3 e 4 b) possono essere realizzati:

- a fronte dell'utilizzo, anche parziale, degli incrementi di produzione chilometrica previsti dal Piano;
- mediante l'utilizzo di produzioni chilometriche rese disponibili a seguito delle procedure di affidamento;
- mediante risorse rese disponibili dagli Enti Locali per l'attivazione di servizi flessibili integrativi di cui all'articolo 12, comma1, lettera d) della Legge Regionale 23/2007.

Nuovo testo

I servizi flessibili, oltre che in sostituzione di servizi di linea esistenti, possono essere realizzati in potenziamento, mediante:

- *l'utilizzo, anche parziale, degli incrementi di produzione chilometrica previsti dal Piano;*
- *l'utilizzo di produzioni chilometriche rese disponibili a seguito delle procedure di affidamento*
- *risorse rese disponibili dagli Enti Locali per l'attivazione di servizi flessibili integrativi di cui all'articolo 12, comma1, lettera d) della Legge Regionale 23/2007.*

Contributo 14

Con riferimento ai servizi marittimi transfrontalieri, non si condivide la scelta di prolungare il servizio della linea Trieste – Muggia fino a Capodistria e si propone invece di realizzare una linea diretta Trieste – Capodistria.

Si precisa che la previsione di Piano non riguarda il prolungamento su Capodistria della linea Trieste-Muggia, bensì l'attivazione di una nuova linea Muggia-Capodistria, strutturata in coincidenza con la linea Trieste-Muggia. Ritenendo tuttavia interessante la proposta di una linea diretta Trieste-Capodistria, si è provveduto ad inserire tale previsione all'interno del Piano, proponendola come possibile alternativa al percorso via Muggia e demandando ad un approfondimento successivo la scelta dell'itinerario di collegamento tra Trieste e Capodistria.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4 – punto 3.c)

Testo da sostituire

Paragrafo 5.3 - pag. 105

Il P RTP riguarda l'obiettivo di realizzare, in una prima fase, un sistema di connessioni marittime sull'intero arco costiero da Marano a Capodistria (Slovenia), con possibili future estensioni sino a Venezia.

L'obiettivo di prima fase si sostanzia nella seguente regolazione, cui si farà riferimento in sede di affidamento dei servizi:

- Sono confermate tutte le Linee attuali per le quantità definite nel MOM2010.
- Sono programmate le seguenti nuove Linee/Rotte:
 - Nuova Linea transfrontaliera Muggia-Capodistria (vedi anche paragrafo 6.4)
 - Prolungamento sino a Monfalcone della Linea Linea Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana (già previsto dal vigente PRTPL)
 - Prolungamento sino a Lignano della Linea Grado-Trieste.

Si prevede il prolungamento delle prime due Linee, piuttosto che nuove linee ad orari coordinati con le altre, per ottimizzare l'esercizio della flotta: ciò richiede una parziale revisione degli orari attuali. Per il collegamento Muggia-Capodistria, invece, è necessario prevedere una nuova linea poiché l'elevata frequenza della Linea Trieste-Muggia non consente l'inserimento delle 3 corse per Capodistria.

Nuovo testo

Sono programmate le seguenti nuove Linee/Rotte:

- ~~Nuova Linea transfrontaliera Muggia-Capodistria~~
- Prolungamento sino a Monfalcone della Linea Trieste-Barcola-Grignano-Sistiana (già previsto dal vigente PRTPL) o definizione di
- Prolungamento sino a Lignano della Linea Grado-Trieste.

Le relazioni verso Monfalcone e Lignano potranno essere diversamente strutturate nel caso in cui analisi di dettaglio dimostrino l'opportunità di realizzare i collegamenti di cui sopra attraverso una diversa articolazione del percorso o del servizio (anche in coincidenza con le linee esistenti piuttosto che con prolungamento). Esse sono comunque subordinate ad una preventiva analisi di fattibilità.

È programmato inoltre il collegamento transfrontaliero Trieste – Capodistria, da realizzarsi alternativamente:

- *attraverso una nuova linea transfrontaliera Muggia – Capodistria, con orari coordinati a quelli della linea esistente Trieste – Muggia (il prolungamento della linea esistente su Capodistria in questo caso non è possibile: l'elevata frequenza della linea Trieste – Muggia non consente l'inserimento delle 3 corse per Capodistria)*
- *attraverso una nuova linea transfrontaliera diretta Trieste – Capodistria.*

La scelta di un'alternativa piuttosto che dell'altra dovrà avvenire in funzione delle caratteristiche della domanda sulla relazione di interesse.

Contributo 15

Viene evidenziato che il Piano, nell'analisi dello stato attuale del parco veicolare, non ha considerato gli autobus utilizzati per lo svolgimento dei servizi cd " di emergenza" .

La relazione di Piano e i relativi allegati saranno integrati con tale dato.

Nota: Saranno conseguentemente variati testo e tabelle del paragrafo 7.2.

Soggetti

Provincia di Gorizia → Allegato 2 – Punto 6)
Provincia di Udine → Allegato 1 – Parco autobus

Testo da sostituire

Tabella 7.7 – pag. 123

Contributo 16

a) Si evidenzia la necessità di potenziare il parco mezzi automobilistico a fronte delle produzioni chilometriche incrementali programmate dal Piano.

La relazione di Piano è stata modificata così da lasciare autonomia al gestore in merito al dimensionamento del parco.

b) Non si concorda sul programma di rinnovo del parco mezzi automobilistico previsto dal Piano.

La Relazione di Piano è stata modificata in recepimento a quanto segnalato.

c) Si chiede di limitare, rispetto a quanto previsto dal Piano, i requisiti di allestimento del parco autobus.

Si è provveduto a modificare i requisiti di allestimento, senza tuttavia intervenire sui requisiti a favore dell'utenza a ridotta capacità motoria, a cui deve essere garantito il diritto alla mobilità.

Soggetti

a) Provincia di Udine → Allegato 1 – parco autobus
Provincia di Gorizia → Allegato 2 – efficientamento (punto 5)
Provincia di Pordenone → Allegato 3 - autobus

b) Provincia di Gorizia → Allegato 2 – rinnovo autobus (punto 6)
Provincia di Trieste → Allegato 4 – punto 3.e)

c) Provincia di Udine → Allegato 1 – parco autobus
Provincia di Gorizia → Allegato 2 – rinnovo autobus (punto 6)
Provincia di Pordenone → Allegato 3 - autobus

Testo da sostituire

Paragrafo 7.2.2 pag. 125

Va sostituito l'intero paragrafo.

Nuovo testo

Tutto il paragrafo viene sostituito con il testo seguente.

Le scelte relative al dimensionamento e alla composizione del parco mezzi per l'esercizio dei servizi programmati dal Piano (comprensivi delle produzioni incrementali da realizzare a parità di corrispettivo) rientrano nell'autonomia dell'affidatario. Al fine di fornire il contesto di riferimento entro cui operare tali scelte, si precisa che:

- 1. La stima dell'efficientamento gestionale del servizio e del conseguente incremento di produzione attuabile a parità di risorse, essendo stata condotta secondo criteri di cautela, non ha presupposto un aumento della produttività del parco veicolare. Il recupero di efficienza risulta quindi in grado di coprire anche i costi di ammortamento connessi ad un eventuale potenziamento del parco mezzi commisurato alle produzioni incrementali programmate dal Piano (950.000 km per i servizi urbani, 810.000 km per i servizi extraurbani).*
- 2. La scelta di non considerare alcun incremento di produttività del parco veicolare all'interno delle simulazioni economiche di Piano è stata dettata dalla volontà di non vincolare il gestore in merito al dimensionamento dei mezzi. Tuttavia esistono possibilità di ottimizzazione della produttività del parco, in ragione delle differenze di produttività presenti nei vari bacini, non giustificate dalle diverse velocità commerciali. Infatti i valori medi regionali di produttività del parco non raggiungono i migliori riferimenti di settore. I servizi urbani, in particolare, registrano una produttività media di 47.000 vett-km/mezzo rispetto a valori di riferimento di 50.000 vett-km/mezzo.*

Il Piano conferma gli attuali requisiti di anzianità dei mezzi: età massima non superiore a 15 anni ed età media non superiore a 7,5 anni per tutti e quattro gli ambiti provinciali, fermo restando che il servizio attivato dal nuovo gestore dovrà assicurare, all'avvio, condizioni qualitative ed in termini di classe ambientale e vetustà non inferiori a quelle presenti alla fine dei vigenti affidamenti.

Sono stabiliti inoltre due requisiti migliorativi:

- all'avvio del nuovo servizio non dovranno essere compresi, nel parco veicolare dedicato all'ambito urbano, mezzi di classe ambientale Euro 2 o inferiore*
- entro i primi cinque anni di gestione del nuovo servizio non dovranno essere compresi, nel parco veicolare dedicato all'ambito urbano, mezzi di classe ambientale Euro 3 o inferiore.*

Tutti i nuovi mezzi dovranno essere di classe ambientale corrispondente al migliore standard previsto dalla normativa EURO vigente al momento dell'immatricolazione.

Per quanto attiene agli allestimenti dei nuovi mezzi, sia che essi vengano acquisiti nell'ambito del programma di rinnovo del parco sia che derivino da esigenze di potenziamento della flotta, dovranno essere rispettati i seguenti requisiti minimi:

- per i veicoli dedicati allo svolgimento dei servizi urbani e dei servizi extraurbani di primo livello, possibilità di accesso e di trasporto per le persone a ridotta capacità motoria o visiva.*
- allestimenti ergonomici*
- materiali e allestimenti che facilitino la pulizia*
- climatizzazione*
- sistema di informazione video e audio con l'indicazione delle fermate e dei capilinea*
- sistema di monitoraggio e controllo per la certificazione delle percorrenze (sistema AVM/AVL)*
- predisposizione all'installazione delle dotazioni di bordo per l'esercizio del sistema di bigliettazione elettronica*

- *conta-passeggeri automatico per una quota significativa di mezzi.*

Eventuali ulteriori elementi migliorativi rispetto a quanto sopra descritto, sia in termini di programma di rinnovo sia in termini di allestimenti, sia di sperimentazione di mezzi a basso impatto, potranno essere acquisiti in funzione degli esiti della procedura di affidamento dei servizi.

Contributo 17

Non si ritiene utile il centro intermodale di secondo livello previsto in Comune di Casarsa della Delizia.

La previsione del CIMR presso Casarsa della Delizia è stata stralciata dalla Relazione di PRTPL e verrà stralciata anche dai contenuti del Piano Regionale delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 9 – CIMR (punto a.1)

Testo da sostituire

Tabella 8.4 – pag. 34

Viene eliminato dalla tabella il CIMR di Casarsa della Delizia.

Contributo 18

- a) Si chiede di suddividere per ambito provinciale il numero complessivo delle fermate da attrezzare/realizzare ex novo.

La richiesta è stata accolta integrando la relazione di Piano.

- b) Con riferimento alle fermate di cui al punto a), si chiede di fornire l'evidenza dell'attuale stato di realizzazione degli interventi.

Questa evidenza è già presente, in termini quantitativi, nei contenuti di Piano (vedi tabella 8.2 – pag.131).

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 8 – Fermate Semplici (punto a.2)

Testo da sostituire

Paragrafo 8.2.3 – pag 139

È confermata la previsione complessiva di 4.000 fermate già contenuta nel PRTPL del 1999 da adeguare o realizzare ex novo con le seguenti caratteristiche:

Nuovo testo

È confermata la previsione complessiva di 4.000 fermate già contenuta nel PRTPL del 1999 da adeguare o realizzare ex novo con le *caratteristiche descritte nei seguenti paragrafi.*

Tali fermate sono così suddivise per ambito provinciale

| Provincia | n° fermate da adeguare/realizzare |
|------------------|------------------------------------------|
| Gorizia | 415 |
| Pordenone | 887 |
| Trieste | 945 |
| Udine | 1.753 |

Contributo 19

Si richiede di non prevedere nel Piano l'obbligatorietà di dotare le Fermate Attrezzate di pannelli a messaggio variabile o di emettitrice automatica di titoli di viaggio.

La richiesta è stata accolta modificando la relazione di Piano.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 8 – Fermate Attrezzate (punto a.2)

Testo da sostituire

Paragrafo 8.2.3.1 – pag 140

Il PRTPL prescrive il soddisfacimento dei seguenti Requisiti, alcuni dei quali uguali a quelli già definiti per i CIMR:

- ...
- Nelle FA devono essere attivi servizi informativi conformi ai requisiti specificati per i CIMR [riferimento requisito R6];
- Le FA, devono essere dotate di emettitrice automatica dei titoli di viaggio. Per gli approdi, il soddisfacimento di questo requisito deve essere valutato caso per caso.
- ...

Nuovo testo

Il PRTPL prescrive il soddisfacimento dei seguenti Requisiti, alcuni dei quali uguali a quelli già definiti per i CIMR:

- ...
- Nelle FA devono essere attivi servizi informativi conformi ai requisiti specificati per i CIMR [riferimento requisito R6], *salva diversa motivata valutazione dei soggetti a cui compete la programmazione di tali infrastrutture.*
- Le FA, *di norma*, devono essere dotate di emettitrice automatica dei titoli di viaggio. *È possibile derogare a questo requisito nel caso di fermate attrezzate ad uso esclusivo di determinate categorie di utenza sistematica (ad esempio degli studenti, che nella prevalenza dei casi sono titolari di abbonamento).* Per gli approdi, *inoltre*, il soddisfacimento di questo requisito deve essere valutato caso per caso.
- ...

Contributo 20

Si evidenzia la necessità che la previsione di illuminazione e terminale di infomobility per le fermate semplici (seppur principali) risulti troppo oneroso, complesso sia in termini di realizzazione che di manutenzione.

La richiesta viene parzialmente accolta, limitatamente alla presenza del terminale di infomobilit, modificando la relazione di Piano. Per quanto riguarda l'illuminazione si ritiene necessario confermare un requisito peraltro previsto già nel presente Piano, che non necessariamente comporta nuovi interventi nel caso l'illuminazione pubblica offra già tale caratteristica.

Soggetti

Provincia di Pordenone → Allegato 8 – considerazioni finali (punto a.3)

Testo da sostituire

Paragrafo 8.2.3.2 – pag 141

Nella configurazione standard, una FS è costituita da un'area:

- ...
- segnalata da una palina che sostiene un espositore idoneo a contenere tutte le informazioni previste nel Capitolo 11; nelle principali fermate all'espositore si aggiunge un terminale di infomobility che segnala in tempo reale i tempi di attesa del transito delle prossime corse;
- ...

Nuovo testo

Nella configurazione standard, una FS è costituita da un'area:

- ...
- segnalata da una palina che sostiene un espositore idoneo a contenere tutte le informazioni previste nel Capitolo 11; ~~nelle principali fermate all'espositore si aggiunge un terminale di infomobility che segnala in tempo reale i tempi di attesa del transito delle prossime corse.~~
- ...

Contributo 21

a) Si evidenzia la necessità di evitare riferimenti a specifici programmi triennali di investimento coerenti con le previsioni di Piano in quanto non normativamente previsti.

La richiesta viene accolta, si farà riferimento ai programmi triennali di investimento già previsti in materia di opere pubbliche.

b) Si evidenzia la necessità di correlare le previsioni realizzative del PRTPL alla disponibilità delle relative risorse finanziarie.

La richiesta viene accolta provvedendo a integrare in tal senso la Relazione di Piano

In relazione a tale tematica la Regione ritiene inoltre di provvedere ad un riallineamento del primo step realizzativo portandolo dal 2015 al 2016.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4/5 – Infrastrutture di interscambio (punto 3.d) l° b))

Testo da sostituire

Paragrafo 8.2.4.3 – pag 142

Entro il 2015 deve essere completata la realizzazione o l'adeguamento: dei CIMR di primo livello, di almeno il 50% dei CIMR di secondo livello, del 50% delle fermate attrezzate di priorità 2 e del 30% delle fermate semplici.

...

A tal fine le Province provvedono a redigere specifici programmi triennali di investimento coerenti con tali previsioni.

Nuovo testo

Entro il ~~2015~~ 2016 deve essere completata la realizzazione o l'adeguamento: dei CIMR di primo livello, di almeno il 50% dei CIMR di secondo livello, del 50% delle fermate attrezzate di priorità 2 e del 30% delle fermate semplici.

...

A tal fine le Province provvedono a redigere ~~specifici~~ programmi triennali di investimento previsti in materia di opere pubbliche coerenti con tali previsioni.

Le previsioni realizzative di cui sopra sono da correlarsi all'effettiva disponibilità delle risorse messe a disposizione dalla Regione nell'ambito delle funzioni trasferite.

Contributo 22

In riferimento alle infrastrutture strategiche si evidenzia la mancata coerenza tra le previsioni di PRTPL e quanto derivato dalle attività congiunte del tavolo di lavoro Regione-Province in attuazione della DGR n. 313 dd. 25.02.2011, lett. d) e dell'art. 5, commi 19 lett. d) e 20 della L.R. 22/2010.

La richiesta viene accolta provvedendo ad integrare conseguentemente la Relazione Illustrativa del PRTPL.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegato 4/5 – Infrastrutture Specialistiche (punto 3.d) II° b))

Testo da sostituire

Paragrafo 8.3.1 – pag 145

Al carattere di strategicità attribuito alle infrastrutture sub a) consegue l'obbligo per il futuro gestore ad acquisirle ed utilizzarle.

DA QUA ELIMINARE TUTTO IL PARAGRAFO

Nuovo testo

Al carattere di strategicità attribuito alle infrastrutture sub a) consegue l'obbligo per il futuro gestore ad acquisirle ed utilizzarle.

Con DGR 965 dd. 31.05.2012 integrata dalla DGR 1152 dd. 21.06.2012 sono state specificatamente individuate le infrastrutture strategiche di proprietà degli attuali gestori da mettere a disposizione a favore dei nuovi gestori dei servizi automobilistici unitamente alla modalità di determinazione del prezzo di tali immobili. Sono state inoltre elencate nelle premesse ulteriori infrastrutture a valenza strategica di proprietà pubblica o di altri soggetti privati diversi dagli attuali concessionari. L'insieme di tali infrastrutture costituisce quelle che il Piano individua come infrastrutture strategiche. Esse sono elencate nella seguente

tabella, che comprende anche un nuovo deposito a Lignano Sabbiadoro in quanto a servizio di una polarità significativa per il TPL automobilistico, in particolare nel periodo estivo.

La disponibilità delle infrastrutture di proprietà pubblica deriverà da specifici accordi tra la Regione e i soggetti proprietari.

| Comune | Indirizzo | Proprietà |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Gorizia | Comprensorio di via del Velodromo | APT |
| Monfalcone | via Marcelliana 32 | Pubblica |
| Claut | Località Pinedo | ATAP |
| Maniago | via Violis | ATAP |
| Pordenone | via Prosecco, 23 | ATAP |
| Spilimbergo | via Ponte Roitero | ATAP |
| Cividale del Friuli | via Bottenicco, Moimacco | SAF |
| Comeglians | loc. Taviela | SAF |
| Gemona del Friuli | via Armentaressa | SAF |
| Latisana | loc. Crosere | SAF/APT |
| Lignano Sabbiadoro | (Struttura in corso di definizione) | Privata |
| Tarvisio | Camporosso – Via Alpi Giulie | SAF |
| Tolmezzo | Via Selet 28 | SAF |
| Trieste | Broletto, via Caduti sul lavoro | Pubblica/Privata |
| Trieste | Infrastruttura tranviaria Trieste - Opicina, aree e fabbricati annessi | Pubblica |
| Udine | Via del Partidor | SAF |

Contributo 23

Viene evidenziata la necessità di maggiore flessibilità nella gestione delle politiche tariffarie per favorire maggiore attrattività nel TPL e a copertura dei costi di alcuni specifici servizi.

La richiesta viene accolta provvedendo ad un'integrazione dei contenuti della Relazione Illustrativa

Soggetti

Provincia di Gorizia
 Provincia di Trieste
 Comune di Udine

→ Allegato 8 – Punti 6/7
 Allegato 4/5 – Sistema tariffario (punto 3.f)
 Intervento del Sindaco (non presente nel documento consegnato)

Testo da integrare

Paragrafo 10.5 – pag. 159

Le caratteristiche di base del progetto sono pertanto così individuate:

- ...
- sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica successivo a quello dell'integrazione tariffaria
-

Nuovo testo

Le caratteristiche di base del progetto sono pertanto così individuate:

- ...
- sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica successivo a quello dell'integrazione tariffaria
- *definizione di un sistema tariffario configurato anche in considerazione di misure promozionali, di utilizzi a fini turistici, di fruizione da parte di nuclei familiari o gruppi o di peculiarità del servizio nei singoli territori provinciali; tale definizione, che in sostanza consente di differenziare le tariffe in funzione delle categorie di utenza, può rappresentare uno strumento utile per agire sul fronte dei ricavi, giungendo a rafforzare l'equilibrio finanziario del servizio anche laddove esso risulta più debole, come nel caso dei servizi marittimi e della tramvia di Opicina.*
-

Contributo 24

Viene evidenziata la necessità di rivedere la produzione chilometrica indicata per il tram di Opicina in quanto il dato non appare congruo.

Analogamente a quanto indicato per le produzioni dei Servizi Automobilistici si è provveduto a sostituire il dato presente nella Relazione Illustrativa con la produzione a preventivo pari a 153.280 vett.km.

Soggetti

Provincia di Trieste → Allegati 4/5 – Punto 1.d)

Testo da sostituire

Paragrafo 4.2 – pag 37 (Penultimo capoverso)

Una particolare attenzione va posta al tram di Opicina, infrastruttura di grande valore storico-culturale, con caratteristiche tecnico-costruttive molto particolari. Il servizio registra una produzione di 149.300 vett-km annue, lungo una tratta di 5 km, con una velocità commerciale media pari a 11,2 km/ora. Gli indicatori stimati di efficacia/efficienza registrano i seguenti valori:

- Efficacia commerciale pari a 1,44 euro di ricavi da traffico di linea per km;
- Costo caratteristico a km intorno a 15,5 euro a km
- Rapporto ricavi da traffico/costi caratteristici al netto degli ammortamenti di infrastruttura di poco superiore al 10%

Nuovo testo

Una particolare attenzione va posta al tram di Opicina, infrastruttura di grande valore storico-culturale, con caratteristiche tecnico-costruttive molto particolari. Il servizio registra una produzione di 153.280

vett-km annue, lungo una tratta di 5 km, con una velocità commerciale media pari a 11,2 km/ora. Gli indicatori stimati di efficacia/efficienza registrano i seguenti valori:

- Efficacia commerciale pari a 1,44 euro di ricavi da traffico di linea per km;
- Costo caratteristico a km intorno a 15,5 euro a km
- Rapporto ricavi da traffico/costi caratteristici al netto degli ammortamenti di infrastruttura di poco superiore al 10%

Nota: i valori degli indicatori saranno verificati ed eventualmente aggiornati sulla base del dato relativo alla produzione.

La politica di contribuzione pubblica all'esercizio di questa infrastruttura deve necessariamente considerare, oltre alla funzione propria di trasporto pubblico, anche altre dimensioni ugualmente importanti: l'immagine per la città e per il sistema di trasporto pubblico nel suo complesso, la valenza culturale e l'attrattività turistica. *Il Piano conferma quindi il servizio attualmente svolto dal tram di Opicina.*