

Modelli di governance regionale: funzioni proprie e di agenzia nel settore delle infrastrutture e dei trasporti

Luglio 2014

1.

L'EVOLUZIONE DELLO SCHEMA DI ATTRIBUZIONE

Nella seconda metà degli anni Novanta del secolo scorso il processo di rafforzamento dei poteri amministrativi degli enti locali ha subito una decisa accelerazione, anche a seguito delle forti spinte autonomistiche che in quel periodo si erano manifestate in alcuni settori della politica e della società italiana.

Fino ad allora infatti lo schema della ripartizione Stato-Regioni si basava sul principio del *parallelismo*, ovvero alle Regioni spettavano le funzioni amministrative relative a quelle materie, puntualmente identificate, nelle quali la Costituzione attribuiva loro potestà legislativa. A queste si aggiungevano quelle che lo Stato di volta in volta decideva di delegare loro. Gli altri enti locali, non essendovi previsioni costituzionali a riguardo, si vedevano attribuire dallo Stato o delegare dalle Regioni lo svolgimento di alcune funzioni amministrative di interesse esclusivamente locale. Il testo di riferimento a riguardo era all'epoca la *Legge 142/90*. Si seguiva dunque un approccio per cui in generale le funzioni amministrative erano esercitate a livello statale, a meno che la Costituzione (nel caso delle Regioni) o le leggi dello Stato (nel caso di Regioni e altri enti locali) non individuassero puntualmente delle funzioni amministrative da esercitare a un livello inferiore. All'infuori di queste, l'esercizio delle altre era mantenuto a livello statale.

La *Legge 59/97* (cosiddetta "*Bassanini 1*") e i decreti legislativi ad essa collegati capovolgono quest'impostazione. Si delega infatti il governo a conferire alle Regioni e agli enti locali tutte le funzioni amministrative ad esclusione di quelle riconducibili ad alcune materie, puntualmente elencate dalla stessa legge, che rimangono in capo all'amministrazione statale. Nel nuovo schema di ripartizione delle funzioni amministrative, queste vengono sganciate dalla potestà legislativa, abbandonando così il principio del parallelismo, e si distribuiscono tra i vari enti sulla base, tra gli altri, dei criteri di *sussidiarietà* e *adequatezza*. In base a ciò, in prima istanza il livello investito della generalità delle funzioni amministrative è quello più vicino al cittadino, salvo che l'inadeguatezza organizzativa dell'ente preposto non richieda lo svolgimento da parte di un livello superiore di governo. Tale impostazione ha di fatto anticipato la stessa riforma del 2001 relativa al Titolo V della Costituzione.

2.

I DECRETI LEGISLATIVI COLLEGATI E L'ATTUAZIONE A LIVELLO LOCALE

Dei decreti legislativi collegati alla legge 59/97, quelli che interessano il settore dei trasporti e delle infrastrutture sono:

- il *D.Lgs. 19 Novembre 1997, n.422*: in materia di *Trasporti Pubblici Locali*;
- il *D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112*: in materia (tra le altre) di *Viabilità e Trasporti*, rispettivamente capo VI e VII del Titolo III - *Territorio Ambiente e Infrastrutture*.

Entrambe i decreti, in ossequio ai nuovi principi ispiratori, elencano per ogni materia, le funzioni amministrative che rimangono in capo allo Stato, delegando alle Regioni il compito di ripartire tutte le rimanenti. Tramite legge regionale, le Regioni devono a loro volta individuare quali funzioni intendono svolgere direttamente e quali attribuire agli altri enti locali, privilegiando nella ripartizione l'ente più vicino al cittadino e tenendo conto di quelle funzioni che le leggi statali assegnano direttamente ad alcuni livelli di governo e che, precedentemente contenute nella legge 142/90 (ora abrogata), vengono ribadite dal successivo *D.Lgs. 267/2000*

(ovvero il Testo Unico sulle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali).

Riprendendo la divisione per materie vista nei due decreti legislativi collegati alla Legge 59/97, ovvero “*Trasporti Pubblici Locali*”, “*Viabilità e Trasporti*”, la tabella seguente indica per tutte le Regioni a Statuto ordinario e per quelle a Statuto speciale i dispositivi legislativi attualmente vigenti, alla luce delle successive modifiche intervenute.

Regione	Normativa regionale (o provinciale*) su “Viabilità e Trasporti”	Normativa regionale (o provinciale*) sui “Trasporti Pubblici Locali”
Abruzzo	L.R. 3 Marzo 1999, n.11	L.R. 23 Dicembre 1998, n.152
Basilicata	L.R. 8 Marzo 1999, n.7	L.R. 27 Luglio 1998, n.22
Calabria	L.R. 12 Agosto 2002, n.34	L.R. 7 Agosto 1999, n.23
Campania	D.Lgs 30 Marzo 1999, n.96** e art.54 L.R. 6 Gennaio 2000, n.18	L.R. 8 Aprile 2002, n.3
Emilia-Romagna	L.R. 21 Aprile 1999, n.3	L.R. 2 Ottobre 1998, n.30
Friuli-Venezia Giulia	LL.RR. 9 Gennaio 2007, n.22 e n.23	L.R. 20 Agosto 2007, n.23
Lazio	L.R. 6 Agosto 1999, n.14	L.R. 16 Luglio 1998, n.30
Liguria	L.R. 22 Gennaio 1999, n.3	L.R. 7 Novembre 2013, n.33
Lombardia	L.R. 5 Gennaio 2000, n.1	L.R. 4 Aprile 2012, n.6
Marche	L.R. 17 Maggio 1999, n.10	L.R. 24 Dicembre 1998, n.45
Molise	L.R. 29 Settembre 1999, n.34	L.R. 24 Marzo 2000, n.19
Provincia Autonoma di Bolzano*	L.P. 19 Agosto 1991, n.24	L.P. 9 Luglio 1985, n.16
Provincia Autonoma di Trento*	L.P. 16 Giugno 2006, n.3	L.P. 9 Luglio 1993, n.16
Piemonte	L.R. 26 Aprile 2000, n.44	L.R. 4 Gennaio 2000, n.1
Puglia	L.R. 30 Novembre 2000, n.20	L.R. 31 Ottobre 2002, n.18
Sardegna	L.R. 12 Giugno 2006, n.6	L.R. 7 Dicembre 2005, n.21
Sicilia	L.R. 6 Marzo 1986, n.9	In attesa di riforma organica vige la L.R. 4 Giugno 1964, n. 10
Toscana	L.R. 10 Dicembre 1998, n.88	L.R. 31 Luglio 1998, n.42
Umbria	L.R. 2 Marzo 1999, n.3	L.R. 18 Novembre 1998, n.37
Valle d'Aosta	L.R. 12 marzo 2002, n.1 L.R. 20 novembre 2006, n.26	L.R. 1 settembre 1997, n.29
Veneto	L.R. 13 Aprile 2001, n.11	L.R. 30 Ottobre 1998, n.25

** Intervento sostitutivo del Governo

3.

RIPARTIZIONE DELLE FUNZIONI IN MATERIA DI VIABILITÀ

L'articolo 98 del D.Lgs. 112/98, individua le funzioni amministrative mantenute dallo Stato in materia di viabilità, tra le quali rientrano ad esempio

- le funzioni relative alla norme sulla sicurezza stradale;
- le funzioni relative “*alla programmazione, progettazione, realizzazione e gestione della rete autostradale e stradale nazionale, costituita dalle grandi direttrici del traffico nazionale e da quelle che congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi*”.

Tutte le funzioni amministrative non espressamente indicate vengono conferite alle Regioni e agli enti locali.

In particolare (art. 99) vengono conferite alle Regioni e agli enti locali “*le funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, compresa la nuova costruzione o il miglioramento di quelle esistenti, nonché la vigilanza sulle strade conferite*”. Più specificamente, al comma 3 dello stesso articolo, si prevede che spettino alle Regioni le funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria, mentre alle Province quelle di progettazione, costruzione e manutenzione della rete stradale, secondo le modalità stabilite dalle leggi regionali.

Inoltre vengono trasferite al demanio regionale le strade e autostrade che non siano considerate di interesse nazionale. Con legge regionale queste possono poi essere trasferite al demanio degli enti locali.

La tabella 1 in Appendice mostra in dettaglio la situazione nelle Regioni italiane.

Si può notare come in generale il comportamento delle Regioni in tale materia sia stato alquanto omogeneo sul territorio nazionale, con le Regioni che hanno mantenuto solo un ruolo di indirizzo nella programmazione e nel coordinamento, delegando le funzioni operative alle Province.

4.

RIPARTIZIONE DELLE FUNZIONI IN MATERIA DI TRASPORTI

Il Capo VII del Titolo III del D.Lgs. 112/98 si occupa delle competenze nel campo dei trasporti. Sebbene all'interno di questa categoria rientrino anche i servizi di Trasporto Pubblico Locale, l'importanza di questi ultimi ha reso necessaria la loro disciplina in un decreto legislativo apposito, come d'altronde è già stato anticipato. Per questa ragione i riferimenti a tali servizi, pur presenti nel testo, verranno omessi dalla presente trattazione.

Come già visto nel caso della viabilità, il decreto elenca le funzioni mantenute in capo allo Stato. Tra le principali si ricordano:

- la predisposizione del piano generale dei trasporti;
- la definizione di standard e prescrizioni tecniche in materia di sicurezza dei trasporti aerei, marittimi, di cabotaggio, automobilistici, ferroviari e dei trasporti ad impianti fissi, del trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti;
- il rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse nazionale;
- la programmazione realizzata previa intesa con le regioni degli interporti e delle intermodalità di rilievo nazionale e internazionale;
- i compiti di polizia stradale;
- la classificazione dei porti; la pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi aventi ad oggetto la costruzione, la gestione, la bonifica e la manutenzione dei porti e delle vie di navigazione, delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale, dei bacini di carenaggio, di fari e fanali, nei porti di rilievo nazionale e internazionale;
- la disciplina e la sicurezza della navigazione da diporto, marittima e aerea;
- la sicurezza della navigazione interna;
- la disciplina delle scuole di volo e del rilascio dei titoli aeronautici (brevetti e abilitazioni), nonché la disciplina delle scuole di formazione marittima e del rilascio dei titoli professionali marittimi; gli esami per conducenti di veicoli a motore e loro rimorchi, nonché per unità da diporto nautico; le revisioni generali e parziali sui veicoli a motore e i loro rimorchi, anche tramite officine autorizzate; la programmazione, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padanoveneto; l'utilizzazione del pubblico demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità di approvvigionamento di fonti di energia.

Tutte le funzioni non espressamente indicate all'articolo 104 (e non attribuite alle autorità portuali), sono conferite alle Regioni e agli enti locali.

A differenza del caso della viabilità, per il quale il decreto concede un ampio margine di manovra alla legislazione regionale di recepimento, nel caso dei trasporti l'attribuzione delle

funzioni è più dettagliata. Infatti si specifica che sono di competenza regionale le funzioni relative:

- al rifornimento idrico delle isole;
- all'estimo navale;
- alla disciplina della navigazione interna;
- alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale;
- al conferimento di concessioni per l'installazione e l'esercizio di impianti lungo le autostrade ed i raccordi autostradali;
- alla gestione del sistema idroviario padanoveneto;
- al rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale;
- alla programmazione degli interporti e delle intermodalità con esclusione di quelli indicati alla lettera g) del comma 1 dell'articolo 104 del decreto legislativo;
- al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia;
- alle deroghe alle distanze legali per costruire manufatti entro la fascia di rispetto delle linee e infrastrutture di trasporto, escluse le strade e le autostrade;
- all'escavazione dei fondali dei porti (in mancanza delle autorità portuali).

Sono invece direttamente attribuite alle Province le funzioni relative:

- all'autorizzazione e vigilanza tecnica sull'attività svolta dalle autoscuole e dalle scuole nautiche;
- al riconoscimento dei consorzi di scuole per conducenti di veicoli a motore;
- agli esami per il riconoscimento dell'idoneità degli insegnanti e istruttori di autoscuola;
- al rilascio di autorizzazione alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni e al controllo amministrativo sulle imprese autorizzate;
- al controllo sull'osservanza delle tariffe obbligatorie a forcella nel settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi;
- al rilascio di licenze per l'autotrasporto di merci per conto proprio;
- agli esami per il conseguimento dei titoli professionali di autotrasportatore di merci per conto terzi e di autotrasporto di persone su strada e dell'idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada.

Tramite legge regionale, le Regioni possono poi delegare l'esercizio delle proprie funzioni ad altri enti. Considerando quindi le sole funzioni attribuite dal decreto alle Regioni, la tabella 2 in Appendice mostra quale siano state le scelte effettivamente compiute a livello locale.

5.

RIPARTIZIONE DELLE FUNZIONI IN MATERIA DI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI

L'articolo 3 del D.Lgs. 422/97 elenca in maniera tassativa i servizi pubblici di trasporto *di interesse nazionale*, per i quali tutte le funzioni amministrative collegate restano di competenza statale. Ne fanno parte:

- i servizi di trasporto aereo, ad eccezione di quelli che si svolgono esclusivamente in ambito regionale;

- i servizi di trasporto marittimo, con l'eccezione di quelli effettuati prevalentemente nell'ambito di una sola regione;
- i servizi di trasporto automobilistico di carattere internazionale (a esclusione di quelli transfrontalieri¹) e quelli che interessino più di due Regioni;
- i servizi ferroviari internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standard qualitativi;
- i collegamenti via mare fra terminali ferroviari;
- i servizi di trasporto merci pericolose, nocive e ed inquinanti.

All'infuori di questi, tutti gli altri servizi di trasporto pubblico sono da considerarsi *di interesse regionale e locale* e le corrispondenti funzioni amministrative esercitate dalle Regioni e dagli enti locali. Fanno eccezione solamente alcune funzioni, che sebbene legate a tali servizi, rimangono in capo allo Stato, ovvero:

- gli accordi, le convenzioni e i trattati relativi ai servizi transfrontalieri;
- le funzioni in materia di *sicurezza*, a eccezione di quelle relative al rilascio del nulla-osta per i servizi di trasporto su gomma e, per i servizi svolti su strada per mezzo di autobus, al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, della idoneità del percorso, delle sue eventuali variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare;
- l'adozione di linee guida per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

Sulla base dei dispositivi legislativi regionali richiamati in precedenza la tabella 3 in Appendice mostra come ciascuna Regione abbia proceduto alla ripartizione delle competenze in materia di Trasporti Pubblici Locali. A riguardo è necessario ricordare come l'impulso di matrice comunitaria abbia comportato la necessità per gli enti territoriali di una separazione tra la gestione del servizio e le altre funzioni legate al TPL, ragione per cui tale funzione non compare nella tabella. Le restanti funzioni amministrative sono state raggruppate in quattro tipologie, ovvero:

- “*Indirizzo e Coordinamento e Monitoraggio dati*”, di cui fanno parte funzioni quali:
 - il coordinamento della programmazione dei servizi e degli investimenti tra i vari livelli di governo del territorio;
 - la definizione dei criteri per l'individuazione dei servizi minimi² e per la determinazione delle tariffe;
 - la definizione dei criteri per la ripartizione delle risorse finanziarie tra gli enti;
 - l'individuazione di clausole essenziali nelle modalità di affidamento del servizio e nei contratti di servizio;
 - il monitoraggio sulla base dei dati relativi ai trasporti pubblici dell'efficienza, efficacia ed economicità dei servizi (generalmente effettuata tramite gli Osservatori);
- “*Programmazione*”, che si concretizza nell'elaborazione di documenti in cui, tra le altre cose
 - si predispongono, per un certo orizzonte di tempo, il sistema dei servizi di trasporto pubblico, individuando i servizi minimi ed eventualmente quelli aggiuntivi;
 - si predispongono i relativi investimenti;
 - si individuano le risorse finanziarie da destinare ai servizi e agli investimenti;
 - si determinano le tariffe da applicare ai servizi;

¹ Sono quelli che effettuano servizi di trasporto tra le Regioni di confine e l'estero.

² Sono quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle Regioni.

- “*Amministrazione e Controllo*” cui fanno capo funzioni quali
 - individuazione dei lotti da mettere a gara;
 - espletamento delle procedure di affidamento e stipula del contratto di servizio;
 - controllo sul rispetto del contratto di servizio da parte del gestore ed applicazione delle eventuali sanzioni amministrative;
- “*Vigilanza*” sull'operato degli enti locali.

In quanto legata alle esigenze di unitarietà del servizio la prima tipologia di funzioni è sempre mantenuta in capo alle Regioni, motivo per cui non figura nella tabella. Lo stesso discorso potrebbe ravvisarsi per il caso della Vigilanza, sebbene in alcuni casi anche le Province possono essere investite di tale compito. Per le restanti, la ripartizione è mostrata in base al tipo di servizio di trasporto e con riferimento a ciascun ambito territoriale di svolgimento.

Esaminando la tabella si possono formulare alcune riflessioni riguardo alle modalità con cui le varie Regioni hanno proceduto alla ripartizione delle funzioni.

Riguardo alla tipologia di servizio, si nota come per alcuni di questi le Regioni tendano a mantenerne il controllo sia in termini di programmazione che di amministrazione. In alcuni casi, come per i servizi aerei ed elicotteristici, ciò può essere dovuto sia alla maggiore necessità di un controllo unitario sia all'ampiezza dell'ambito di effettivo svolgimento che ne giustifichi l'esercizio. Nel caso dei servizi ferroviari, è forse dovuto principalmente all'esigenza di programmazione unitaria, legata a una maggiore integrazione dei servizi locali con i servizi ferroviari a carattere nazionale, i quali spesso condividono l'infrastruttura su cui vengono effettuati. Laddove non si riscontrino tali esigenze, sembra invece rispettata maggiormente la competenza territoriale dell'ente locale all'interno del quale il servizio è svolto e di conseguenza si assiste a un maggior grado di decentramento delle funzioni amministrative. Ciò influisce soprattutto sui compiti delle Province, dal momento che il ruolo storicamente svolto dai Comuni nel trasporto pubblico locale garantisce loro il riconoscimento di ampie competenze per i servizi svolti all'interno dei rispettivi territori, e questo indipendentemente dalla tipologia del servizio di trasporto considerato. Si nota così come nella maggior parte dei casi le Regioni attribuiscono alle Province le funzioni relative ai servizi a guida vincolata, a quelli funicolari e quelli di navigazione interna. Maggiore variabilità di comportamento si riscontra invece per i servizi marittimi e soprattutto per quelli stradali. Per questi ultimi in particolare capita infatti di assistere a casi in cui la competenza per i servizi interprovinciali o addirittura per quelli interregionali vengano affidati alle Province, sebbene l'ambito territoriale di svolgimento sembrerebbe suggerire un mantenimento delle funzioni in capo alla Regione.

Provando a classificare l'atteggiamento delle Regioni in senso più generale senza distinzione riguardo alla tipologia del servizio, si possono identificare tre intensità di decentramento:

- *Alto*, come nel caso del Piemonte, della Lombardia, dell'Emilia-Romagna e della Basilicata.
- *Medio*, come nel caso del Veneto e della Campania.
- *Basso*, come nel caso della Liguria della Toscana, delle Marche, del Lazio e della Puglia.

A questo punto, dopo aver individuato il livello territoriale delle funzioni, bisogna inserire un aspetto ulteriore.

6.

IL FENOMENO DEL RICORSO ALL'AGENZIA

Come già anticipato, invece di svolgere le proprie funzioni in materia di viabilità e trasporti attraverso uffici interni, alcuni enti territoriali hanno preferito ricorrere ad enti strumentali appositamente istituiti, che soprattutto nel caso dei trasporti hanno assunto la forma dell'agenzia.

Si può ipotizzare che il comportamento delle amministrazioni risponda a motivazioni di diversa natura.

In primo luogo, il processo di esternalizzazione delle funzioni può essere spiegato da ragioni di ordine teorico, più specificamente rintracciabili nelle teorie riguardanti l'organizzazione degli uffici pubblici portate avanti dal New Public Management. Affermatasi nella prima metà degli anni Ottanta del secolo scorso nei paesi anglosassoni (il progetto Next Step inglese è il caso più emblematico), l'idea che stava alla base di tale dottrina era quella di introdurre nelle amministrazioni pubbliche uno stile di gestione più simile a quello prevalente nelle organizzazioni private. Tale fenomeno si è poi diffuso in ambiti geografici e culturali anche molto distanti da quello iniziale. Inoltre, sebbene abbia interessato inizialmente le amministrazioni centrali, ha avuto ripercussioni anche a livello di amministrazioni locali. L'obiettivo principale delle riforme degli apparati burocratici è stato quello di aumentarne l'efficienza, l'efficacia e l'economicità. Il metodo individuato è stato quello di separare le funzioni di elaborazione delle policies (almeno a livello di obiettivi strategici) da quelle riguardanti la loro implementazione. Le prime, avendo una connotazione fortemente politica, restano in capo alle strutture burocratiche interne alle amministrazioni. Le seconde, avendo una connotazione più operativa e gestionale che spesso richiede elevati livelli di competenze tecniche, vengono invece affidate a specifiche Agenzie, sulle quali le amministrazioni esercitano poteri di controllo e di indirizzo più o meno pervasivi a seconda dei casi. Questo spiega le caratteristiche fondamentali che tale figura dovrebbe presentare³:

- a livello di struttura, è generalmente separata rispetto a quella dell'amministrazione da cui dipende, non ne è cioè inquadrata all'interno;
- a livello organizzativo, è connotata da una autonomia manageriale nella gestione delle risorse (finanziarie e di personale) necessarie al perseguimento degli obiettivi assegnati;
- una maggiore autonomia gestionale è però bilanciata dal controllo sulle performance che sull'agenzia viene effettuato dalle strutture interne a cui questa fa capo.

Sebbene l'obiettivo sia legato alle performance, non vi sono indicazioni che testimonino in maniera certa⁴ che lo spostamento delle funzioni dagli uffici interni alle agenzie produca un miglioramento in termini di efficienza ed efficacia.

Una seconda ragione più legata al caso dei trasporti potrebbe essere ricondotta alla necessità di una più efficiente allocazione delle funzioni di governo del territorio. Infatti una delle soluzioni considerate maggiormente efficaci per coniugare le esigenze di mobilità con quelle relative ad altri settori di policy (fra tutte, la protezione dell'ambiente) è rappresentata dall'integrazione⁵ tra i diversi servizi di trasporto pubblico (es. ferroviari, tramviari e su gomma) e dall'integrazione di questi con la mobilità privata. Lo stesso discorso si estende dai servizi alle infrastrutture di trasporto. Le strategie di integrazione trovano spesso un ostacolo nel fatto che le funzioni coinvolte sono ripartite tra differenti livelli di governo (Regioni, Province e Comuni), sia con riferimento alle tipologie di servizi sia con riferimento all'ambito di esercizio delle funzioni, come mostrato nella Tabella 3. Dunque l'istituzione dell'agenzia individuerrebbe un soggetto unico responsabile per le strategie di integrazione tra le diverse modalità di trasporto⁶ e relativamente ad

³ Vedi Pollit C. e Talbot C. (2004), *Unbundled Government. A critical analysis of the global trend to agencies, quangos and contractualisation*, p. 6.

⁴ Ibidem, p. 331.

⁵ Vedi May A.D. e Roberts M. (1995), "The design of integrated transport strategies" in *Transport Policy*, vol. 2, n. 2, p. 104. Vedi anche le raccomandazioni contenute in Wolfram M. (2004), *Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plan, Final Report*, Directorate General of the Environment, Brussels, p. 10.

⁶ Vedi Rivasplata C.R. (2006), "An Analysis of the Impacts of British Reforms on Transit Integration in the Metropolitan Areas" Ph.D. Dissertation, Univ. of California, Davis, p. 44.

ambiti di traffico che non coincidono con i confini amministrativi degli enti territoriali, superando quelle problematiche che altrimenti si proporrebbero relative al necessario coordinamento⁷ tra vari soggetti. Riguardo a quest'ultimo punto, tale esigenza è maggiormente percepita a livello di aree metropolitane, ma può interessare anche bacini più ampi. Con riferimento al caso italiano, la partecipazione dei diversi livelli di governo alle agenzie per il trasporto pubblico della Lombardia (ambito provinciale o sovra-provinciale) e a quella metropolitana di Torino sembrerebbe indicare esigenze di questo tipo.

Sempre con riferimento al caso italiano, il ricorso all'agenzia può dipendere anche da considerazioni relative ai vincoli legislativi cui gli enti territoriali sono sottoposti. Infatti con la Legge Finanziaria per il 1999 (Legge 488/1998) è stato introdotto il cosiddetto Patto di Stabilità Interno con l'obiettivo di assicurare il concorso di tutti gli enti territoriali alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica, in considerazione del fatto che i vincoli sul disavanzo e sul debito, previsti dal Patto di Stabilità e Crescita, si riferiscono al complesso delle amministrazioni pubbliche. Gli obblighi derivanti dall'applicazione del Patto sia in termini di rispetto dei saldi di bilancio che di limitazioni alle spese possono aver indotto gli enti territoriali a svolgere parte delle proprie funzioni attraverso enti strumentali dotati di autonomia di bilancio e non soggetti a tali vincoli. A riguardo si deve però segnalare come già a partire dal 2008 il legislatore abbia cercato a più riprese di estendere l'applicazione del Patto di Stabilità Interno anche alle società partecipate da Regioni ed enti locali, seppure, per ora, senza successo⁸.

Un'ultima motivazione del ricorso all'agenzia potrebbe essere di ordine fiscale e più precisamente riguardare il trattamento ai fini IVA degli enti locali. Infatti l'introduzione del contratto di servizio e della relativa IVA applicata ha di fatto generato un aggravio nei conti degli enti locali. Infatti sebbene a livello di aggregato delle pubbliche amministrazioni l'IVA sia da considerarsi come una partita di giro, a livello dei singoli enti l'imposta è pagata da un'amministrazione locale (Comune, Provincia o Regione) al gestore del servizio e da questo versata ad un'amministrazione centrale. Dunque affinché l'applicazione dell'imposta risulti neutra per le casse dell'ente locale è necessario un meccanismo di recupero dell'IVA pagata e ciò può avvenire con modalità differenti, come spiegato nel Box 6.1.

Box 6.1

Il trattamento IVA degli Enti Locali in materia di trasporto pubblico

Nei casi in cui l'ente locale gestisca direttamente i servizi di trasporto pubblico sarà considerato soggetto passivo IVA e dunque avrà l'obbligo di applicare l'IVA sulle vendite (che sarà l'IVA a debito), ma avrà anche la possibilità di detrarre quella pagata sugli acquisti (che sarà l'IVA a credito).

Infatti la normativa comunitaria⁹ prevede che lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni e gli altri enti di diritto pubblico non siano in generale soggetti passivi d'imposta per le attività che i medesimi esercitano in quanto pubbliche autorità. Ma nel caso in cui il mancato assoggettamento all'imposta produca una distorsione alla concorrenza di una certa importanza e/o se l'attività in questione sia tra quelle considerate "comunque commerciali" (inserite nell'elenco contenuto nell'Allegato I della Direttiva CE 112/06), l'ente locale verrà considerato soggetto passivo ai fini dell'imposta. Tra le attività comunque commerciali vi è il trasporto di persone.

A seguito della riforma del trasporto pubblico locale gli enti territoriali sono passati ad una gestione indiretta del servizio o tramite affidamento diretto (a società in house) o tramite gara. In entrambe i casi il rapporto tra l'ente locale

⁷ Vedi Wolfram M. (2004), Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plan, Final Report, Directorate General of the Environment, Brussels, p. 12.

⁸ Per un approfondimento sul tema, vedi De Michele A. (2011) "I processi di pubblicizzazione delle società partecipate dalle Regioni e dagli enti locali" in "Le società a partecipazione pubblica degli enti territoriali", Istituzioni del Federalismo - Quaderni 2/2011, pp. 93-98.

⁹ Art.13 Direttiva CE 112/06, che sostituisce l'art.4 pgf.5 della Sesta Direttiva IVA, ovvero la 77/388/CEE.

e il gestore viene regolato tramite il Contratto di Servizio. Nei casi di gestione indiretta, l'ente locale non viene più considerato soggetto passivo, con la conseguenza che non potrà recuperare l'IVA che la società che gestisce il trasporto pubblico applica al momento della stipula del contratto di servizio. Proprio in virtù del fatto che il nuovo assetto dei servizi di TPL provoca un aggravio nei conti dell'ente, l'art.9 comma 4 della legge 472/99, prevede un meccanismo di recupero dell'IVA tramite contributi erariali.

Un modo alternativo che gli enti locali possono utilizzare per ovviare al problema dell'IVA è quello di avvalersi di un'agenzia per la stipula del contratto di servizio. In questo caso l'agenzia, considerata soggetto passivo, ha la possibilità di recuperare l'IVA applicata al contratto di servizio secondo il sistema ordinario, portandola in detrazione o chiedendone il rimborso. Ciò dovrebbe garantire un sistema più veloce e automatico rispetto a quello dei contributi erariali, visto in precedenza.

Infine bisogna ricordare che per le funzioni assegnate, l'agenzia risulta "strutturalmente" a credito IVA. Infatti a fronte di costi di produzione elevati (come è il caso dell'acquisto dei servizi di TPL), i ricavi delle vendite e delle prestazioni sono generalmente bassi (i ricavi derivano nella quasi totalità da contributi in conto esercizio effettuati dagli enti locali). Ne risulta che l'entità dell'IVA a debito è significativamente più bassa di quella da portare a credito, il che origina un cospicuo credito IVA. Un modo per aumentare il debito IVA e attenuare così il credito complessivo, può essere quello di affidare all'agenzia altri compiti come la gestione del patrimonio funzionale al TPL (parco mezzi, autorimesse, pensiline, etc...) di proprietà degli enti locali. Sempre nell'ottica di diminuire l'entità del credito IVA è possibile che all'agenzia vengano affidate anche altre funzioni come ad esempio la gestione delle strade facenti parte del demanio degli enti locali coinvolti.

7.

GLI ENTI STRUMENTALI IN MATERIA DI VIABILITÀ E DI MOBILITÀ

Nei paragrafi precedenti si è visto come le funzioni amministrative legate alla viabilità e ai trasporti siano state ripartite tra le Regioni e gli enti locali. Un aspetto ulteriore nell'analisi dell'assetto di *governance* è che spesso gli stessi enti territoriali hanno delegato, in tutto o in parte, l'esercizio delle funzioni di propria competenza a enti strumentali da essi partecipati e controllati. Invece di svolgere le funzioni attraverso uffici posti all'interno della preesistente struttura amministrativa, le Regioni e gli altri enti locali hanno preferito creare organismi appositi, sui quali però mantengono poteri di controllo e di indirizzo. Generalmente sono dotati di personalità giuridica¹⁰, e possono avere indifferentemente natura pubblica o privata. Nel primo caso, sebbene le fattispecie concrete presentino un notevole grado di variabilità, tali enti sono comunque accomunati sotto il profilo dell'autonomia gestionale, soprattutto in fatto di organizzazione del lavoro¹¹. L'autonomia è ovviamente presente e in misura piena nel secondo caso, ovvero quando si tratti di società di diritto privato. Come mostrano le tabelle 4, 5 e 6 in Appendice tale fenomeno si riscontra sia nel settore dei trasporti (in particolar modo nel TPL) che in quello della viabilità, sebbene con caratteristiche e intensità diverse, motivo per cui si ritiene opportuna un'analisi separata. Nel caso dei trasporti, in accordo a quanto detto nel paragrafo 5 si escludono dall'analisi le società, pur partecipate dagli enti territoriali, le quali però gestiscono i servizi di TPL. Nel caso della viabilità non è invece presente una distinzione altrettanto netta tra la gestione e le altre funzioni, per cui saranno necessarie alcune considerazioni ulteriori.

¹⁰ In alcune situazioni infatti tale requisito manca. E' il caso dell'Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche (APOPOP) e di altre agenzie istituite per legge, ma non ancora in funzione, come quelle dell'Abruzzo e della Sardegna, dove le Agenzie sono articolazioni dell'amministrazione dell'ente territoriale di riferimento.

¹¹ Un sufficiente grado di autonomia è riconosciuto anche in quei casi dove manchi la personalità giuridica, come testimoniato dall'Atto Organizzativo dell'APOPOP.

7.1

Enti strumentali in materia di trasporti

Nel caso in cui nel settore dei trasporti si ricorra ad enti strumentali, questi assumono generalmente la forma dell'*Agenzia*. Sebbene i contorni di tale figura non siano puntualmente delineati né a livello statale¹² e ancor meno a livello regionale¹³, si è soliti far uso di questo termine per indicare enti a cui si attribuiscono compiti prettamente tecnico-operativi (separando questi dagli aspetti più propriamente politici), per i quali sono richieste competenze specifiche e una maggiore autonomia organizzativa rispetto agli altri uffici inquadrati all'interno della struttura amministrativa dell'ente territoriale. L'assenza di logiche di gestione imprenditoriale, vale infine a distinguere tale figura da altre simili, come le numerose *Aziende* operanti nel settore del TPL e partecipate dagli stessi enti territoriali. Dall'analisi delle tabelle si possono trarre alcune indicazioni riguardo alle scelte operate a livello locale.

Riguardo all'ambito territoriale di riferimento quelli più frequenti sono il livello provinciale e quello regionale. La situazione tende come ovvio a ricalcare quanto visto nel paragrafo 5 riguardo all'intensità del decentramento con agenzie di livello regionale istituite nelle Regioni con un forte accentramento (AReMoL nel Lazio, AREM in Puglia e ACAM in Campania), mentre quelle provinciali in quelle caratterizzate da un decentramento di funzioni più marcato (Emilia-Romagna, Lombardia e ovviamente la Provincia Autonoma di Bolzano). Rari sono i casi di agenzie di livello comunale, circoscritti alle aree metropolitane di Roma (Roma servizi per la Mobilità), Milano (AMAT, probabilmente destinata a cessare le attività con l'entrata a regime della nuova legge lombarda sul TPL) e Torino (AMM).

I rispettivi bacini di riferimento sono caratterizzati da densità abitative piuttosto alte, con punte estreme nei casi delle agenzie di livello Comunale (Roma e Milano) o Metropolitano (Torino). Ricordando quanto detto nel paragrafo 8.6, il ricorso all'agenzia potrebbe servire da soluzione nei casi in cui un'alta densità del bacino si coniughi ad un alto numero di enti che altrimenti dovrebbero svolgere le funzioni relative al trasporto pubblico. Questo è vero sia in senso orizzontale, ovvero molti Comuni confinanti con servizi di trasporto pubblico non integrati fra loro (ad esempio le aree metropolitane), sia in senso verticale, con assenza di integrazione tra servizi urbani (di competenza del Comune) ed extraurbani (generalmente di competenza della Provincia) e tra servizi su gomma e servizi ferroviari (di competenza regionale). Non è un caso infatti che la maggior parte delle agenzie già attive (tabella 8.6) e tutte quelle in via di attivazione (tabella 8.7) accentrino funzioni imputabili a più enti territoriali, generalmente Comune e Provincia, ma in alcuni casi anche Regione.

Riguardo alla natura giuridica si può notare che mentre nel caso di agenzie regionali si preferisce la forma dell'ente pubblico, nel caso delle agenzie di livello provinciale si hanno indifferentemente enti pubblici o società di diritto privato.

Riguardo alle funzioni esercitate per conto degli enti territoriali si può condurre l'analisi su due filoni d'indagine.

Il primo è il "settore" cui afferiscono le funzioni esercitate dalle agenzie. Sebbene la gran parte delle funzioni riguardi il TPL, si può notare una relazione inversa tra i settori di intervento e l'ambito territoriale, nel senso che le agenzie regionali tendono a concentrarsi su funzioni relative al solo settore del TPL, mentre quelle provinciali aggiungono alcune funzioni afferenti al più ampio settore del trasporto e della mobilità (anche privata dunque), come il controllo della sosta e dell'accesso ai centri storici. Infine le (poche) agenzie metropolitane esercitano funzioni relative anche all'ambiente e all'urbanistica, come nel caso di Milano.

¹² A riguardo, vedi tra gli altri Ongaro E. (a cura di) (2006), *Le agenzie pubbliche. Modelli istituzionali e organizzativi*, Rubettino.

¹³ Vedi Corsi C. (2005), *Agenzia e Agenzie: una nuova categoria amministrativa?*, Giappichelli.

Il secondo invece è circoscritto al solo settore del TPL e riguarda il “tipo” di funzioni esercitate dalle agenzie e in un certo senso indica l'intensità della delega a favore dell'agenzia. Tutte le agenzie svolgono almeno compiti di *programmazione/progettazione e monitoraggio* dei servizi di trasporto pubblico. In una situazione di questo tipo l'agenzia svolge la sua azione soprattutto all'interno dell'amministrazione stessa, lasciando che sia quest'ultima a relazionarsi con i gestori dei servizi. A questi compiti possono aggiungersi (caso decisamente più frequente) quelli di *gestione delle procedure di gara e dei contratti di servizio*. In tal caso l'agenzia accompagna l'azione dell'amministrazione verso l'esterno, assistendola nel momento precedente e successivo alla firma del contratto. Infatti non solo si occupa del complesso iter per l'affidamento del servizio (dalla predisposizione del bando all'aggiudicazione) e della redazione del contratto di servizio, ma con riferimento a quest'ultimo aspetto, nel momento successivo alla stipula l'agenzia vigila che il gestore del servizio gli dia esatta applicazione. In aggiunta è sempre più frequente (in special modo a livello provinciale) il caso in cui sia compito dell'agenzia anche la firma del contratto di servizio, in *rappresentanza* dell'amministrazione stessa. In questa veste di affidante il servizio, l'agenzia svolge la sua azione verso l'esterno, diventando l'interfaccia dell'amministrazione nei rapporti con le società che gestiscono i servizi.

Parallelamente a queste funzioni, può infine capitare che le agenzie svolgano le funzioni relative alla *gestione* (quando addirittura non ne sia titolari) *dei mezzi, delle reti e delle infrastrutture*, occupandosi così anche della relativa sicurezza. Ciò avviene soprattutto a livello provinciale e tale aspetto viene meglio compreso in una prospettiva storica. Infatti molte agenzie di livello provinciale (e in particolare quelle dell'Emilia-Romagna) nascono tramite scissione dalle precedenti aziende che gestivano il servizio e che gestivano contestualmente i mezzi, le reti e le infrastrutture e ciò spiega anche il motivo per cui spesso a quelle stesse agenzie sia affidata la *gestione* di alcuni *servizi* residuali di trasporto pubblico (ad esempio scuola-bus e trasporto disabili).

Riguardo alla gestione dei mezzi e delle reti si può segnalare come nel Lazio, la Regione ed alcune province avessero inizialmente creato un'apposita società, la “Cotral Patrimonio”, anch'essa tramite scissione dall'azienda che gestiva (e gestisce) il servizio di trasporto regionale, sebbene fosse già istituita l'Agenzia Regionale per la Mobilità del Lazio. In concomitanza con le politiche di contenimento e di revisione delle spesa pubblica a livello locale, è stata manifestata una chiara volontà di far confluire l'AREMOL, la “Cotral Patrimonio” (e in prospettiva anche la “Roma Servizi per la Mobilità”), nell'Azienda Strade del Lazio (ASTRAL), società a totale partecipazione della Regione Lazio che si occupa di viabilità regionale.

Infine, riguardo alle dimensioni dell'agenzia, si nota come le agenzie presentino un numero di addetti alquanto variabile, dai 4 dell'AmbRA di Ravenna ai 340 della Roma Servizi per la mobilità. Tale andamento sembra essere correlato positivamente alla densità del bacino di riferimento e all'entità del servizio svolto dal gestore nel bacino. Non sembra invece correlato al numero di funzioni assegnate. Sembra infine sia correlato negativamente all'intensità della delega (ovvero più la delega è forte, meno è il numero degli addetti) e al numero dei livelli amministrativi coinvolti (ovvero agenzie che svolgono funzioni comunali, provinciali e regionali hanno meno addetti di quelle che svolgono solo funzioni comunali, solo provinciali o solo regionali). Visto che il numero degli addetti delle due agenzie operanti nel Lazio sono molto più alti di quelli delle altre, può essere utile vedere se la loro esclusione dall'analisi incide sui risultati. La differenza maggiore si trovano per il numero di funzioni assegnate, per cui sembra esserci una correlazione positiva; per il numero di livelli amministrativi coinvolti che sembra non essere più correlato; infine la correlazione con l'intensità della delega diventa positiva.

7.2

Enti strumentali in materia di viabilità

Come suggerito dall'ultima parte del paragrafo precedente, il fenomeno degli enti strumentali è presente anche nel settore della viabilità, sebbene in misura molto minore rispetto al settore del TPL.

Bisogna precisare innanzitutto che dall'analisi si è preferito escludere le società operanti nel settore autostradale. Al caso delle autostrade regionali è infatti dedicato l'apposito Box 7.2.1. Inoltre si sono escluse le varie società multiservizi, operanti per lo più a livello provinciale, le cui funzioni sono limitate alla manutenzione ordinaria delle strade e della segnaletica. Ci si è dunque concentrati su quegli enti, che si occupano di una più ampia e completa gamma di funzioni legate alla viabilità, ovvero della *progettazione, realizzazione, manutenzione*, ma soprattutto della *gestione (incluso il rilascio di autorizzazioni e concessioni) e vigilanza* di tutta la rete viaria di competenza dell'ente territoriale di riferimento. Facendo un parallelo, si sono considerati quegli enti con funzioni simili a quelle svolte a livello nazionale dall'ANAS. In base a queste scelte vengono riportate in tabella solo quattro enti.

Riguardo all'ambito territoriale si può notare come operino quasi sempre a livello regionale (ASTRAL nel Lazio, FVG Strade nel Friuli Venezia Giulia e Veneto Strade in Veneto). Fa eccezione unicamente l'Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche, sebbene il fatto che operi nella Provincia Autonoma di Trento contribuisca a spiegare la differenza.

La singolarità del caso trentino si ritrova anche riguardo alla natura giuridica, non solo in quanto sprovvista di personalità giuridica, ma anche perché essendo "articolazione del Dipartimento lavori pubblici e mobilità" è l'unica ad avere natura pubblicistica. Infatti negli altri casi si è scelta la forma della società di diritto privato.

Infine riguardo alle funzioni svolte, in aggiunta a quelle indicate in precedenza, tre dei quattro enti assumono anche il ruolo di stazione appaltante per lavori di realizzazione e manutenzione delle strade di competenza. Anche qui l'unica eccezione è rappresentata dall'APOP, e ciò è spiegato dalla presenza nell'amministrazione provinciale di un'apposita agenzia (l'Agenzia Provinciale per gli Appalti e i Contratti, APAC).

Da quanto visto si può sostenere come la natura fortemente orientata alla gestione sia la principale differenza tra gli enti strumentali in materia di viabilità e quelli in materia di mobilità. Proprio riguardo a quest'ultimo punto è utile riassumere l'esperienza piemontese.

Inizialmente la Regione Piemonte optò per una soluzione simile a quelle viste in precedenza, sebbene con qualche differenza riguardo alle funzioni affidate. Nel 2002 istituì infatti un ente pubblico economico, denominato "Agenzia Regionale delle Strade del Piemonte" (ARES-Piemonte), che si occupava della progettazione e realizzazione di interventi non catalogabili come manutenzione ordinaria o straordinaria¹⁴ della viabilità regionale e, sulla base di apposite convenzioni, anche provinciale. A differenza dei quattro soggetti elencati in tabella restavano quindi fuori le funzioni di manutenzione (ordinaria e straordinaria) e di gestione, svolte dagli enti territoriali secondo le rispettive competenze. Per la realizzazione degli interventi l'ARES agiva o in veste di esecutore diretto oppure in veste di stazione appaltante. Nel 2007 la Regione Piemonte sopprime l'ente e trasferì parte delle funzioni a una nuova società per azioni interamente partecipata dalla Regione Piemonte, la Società di Committenza Regione Piemonte (SCR-Piemonte). Da un lato in quanto società di committenza, l'ambito di competenze della SCR è più ampio¹⁵ rispetto a quello dell'ARES e delle altre quattro società regionali viste in precedenza, ma dall'altro è più ristretto sia rispetto alla tipologia di interventi, relegati alle sole

¹⁴ Più in particolare, si occupava della realizzazione di varianti agli abitati, la costruzione di nuovi tratti di strada, le rettifiche ed ampliamenti della sezione stradale e gli adeguamenti delle principali opere d'arte come ponti, viadotti e gallerie.

¹⁵ Nella stessa veste agisce anche nel settore dell'edilizia, delle forniture e di altri progetti speciali.

opere non classificabili come manutenzione, sia rispetto alle funzioni, visto che queste possono ricondursi alla *progettazione* e all'*affidamento* e *controllo* dei lavori.

Volendo azzardare un parallelo con quanto visto nel paragrafo precedente (7.1), sembrerebbe che una struttura delle competenze di questo tipo, con una separazione tra l'attività di progettazione/affidamento/controllo e l'attività di esecuzione dei lavori e di successiva gestione della rete si avvicini maggiormente a quella delle agenzie della mobilità. La differenza sostanziale è che nel caso della SCR, l'affidamento riguarda solo l'esecuzione dei lavori, ma non la gestione della rete viaria, visto che questa spetta poi agli enti territoriali secondo le rispettive competenze.

A riguardo si può segnalare un settore della viabilità in cui sono stati costituiti enti strumentali dotati anche della facoltà di affidare la gestione di tratti della rete. È questo il caso di alcune società operanti nel settore autostradale, che tra gli enti attivi nel campo della viabilità presentano l'assetto più simile a quello dell'agenzia. A queste società è dedicato il Box 7.2.1.

Box 7.2.1

Il caso delle autostrade regionali e le società nate dal “federalismo strutturale”

La partecipazione degli enti territoriali in società che gestiscono autostrade anche di interesse nazionale è un fenomeno molto diffuso che coinvolge tutti i livelli di governo locale¹⁶. La maggior parte di queste società furono istituite al momento della realizzazione delle relative autostrade e sulla base di concessioni ANAS svolgevano tutte le funzioni relative all'opera, ovvero *progettazione, realizzazione, manutenzione, gestione (incluso il rilascio di autorizzazioni e concessioni)* e *vigilanza*. Dall'elenco appena stilato si noterà come siano le stesse funzioni esercitate dagli enti analizzati nel paragrafo 6.2. L'esclusione dalla tabella dipende da considerazioni di tipo geografico e amministrativo.

In primo luogo lo svolgimento delle funzioni è solo parzialmente legato all'ambito geografico dell'ente territoriale. Infatti le autostrade in oggetto spesso travalicano i confini dell'ente che partecipa alla società concessionaria. Inoltre manca un requisito di generalità nella gestione delle autostrade ricadenti entro i confini geografici. Ciò vale riguardo alle tratte autostradali *esistenti*, essendo infatti possibile l'operare di più società concessionarie entro i confini dell'ente. Vale però anche quando questo requisito sia soddisfatto (come ad esempio nel caso del Consorzio per le Autostrade Siciliane), dal momento che tali società concessionarie non hanno competenze su eventuali autostrade di nuova realizzazione.

In secondo luogo, come accennato in precedenza, le concessioni in virtù delle quali tali società operano, sono rilasciate dall'ANAS, introducendo così un legame con il livello statale e non con quello locale, come avviene nel caso stradale.

Queste due ragioni valgono a distinguere le società partecipate operanti nel settore autostradale da quelle operanti nel settore stradale e spiegano la scelta dell'esclusione dall'analisi. La nascita attraverso la legge finanziaria 2008 del cosiddetto “*federalismo infrastrutturale*” ha però introdotto un modello di società operante nel settore autostradale che presenta forti analogie con il modello di agenzia operante nel campo della mobilità.

Infatti la formulazione originaria del comma 289 dell'articolo 2 della legge finanziaria 2008 (L.244/07) disponeva che per la realizzazione di opere autostradali previste negli strumenti di programmazione (allora) vigenti, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, potesse, tramite decreto, trasferire le funzioni e i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore ad un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria e partecipato da ANAS e dalle regioni interessate (o da un soggetto interamente partecipato da queste ultime). Una modifica a tale disposizione legislativa¹⁷ ha in seguito limitato la costituzione di queste società ai soli casi riguardanti infrastrutture di interesse esclusivamente regionale e ricadenti interamente nel territorio di una singola regione. Ha inoltre escluso la possibilità che tali società possano anche svolgere l'attività di concessionarie. Attualmente si possono elencare quattro società¹⁸ a partecipazione paritetica tra l'ANAS e le regioni coinvolte, che oltre alla progettazione delle opere,

¹⁶ Per un elenco completo vedi relativa pagina sul sito dell'ANAS.

¹⁷ Intervenuta ad opera dell'articolo 3-ter del D.L.135/2009.

¹⁸ In dettaglio la “Concessioni Autostradali Lombarde”, la “Autostrade del Lazio”, la “Autostrada del Molise” e la “Concessioni

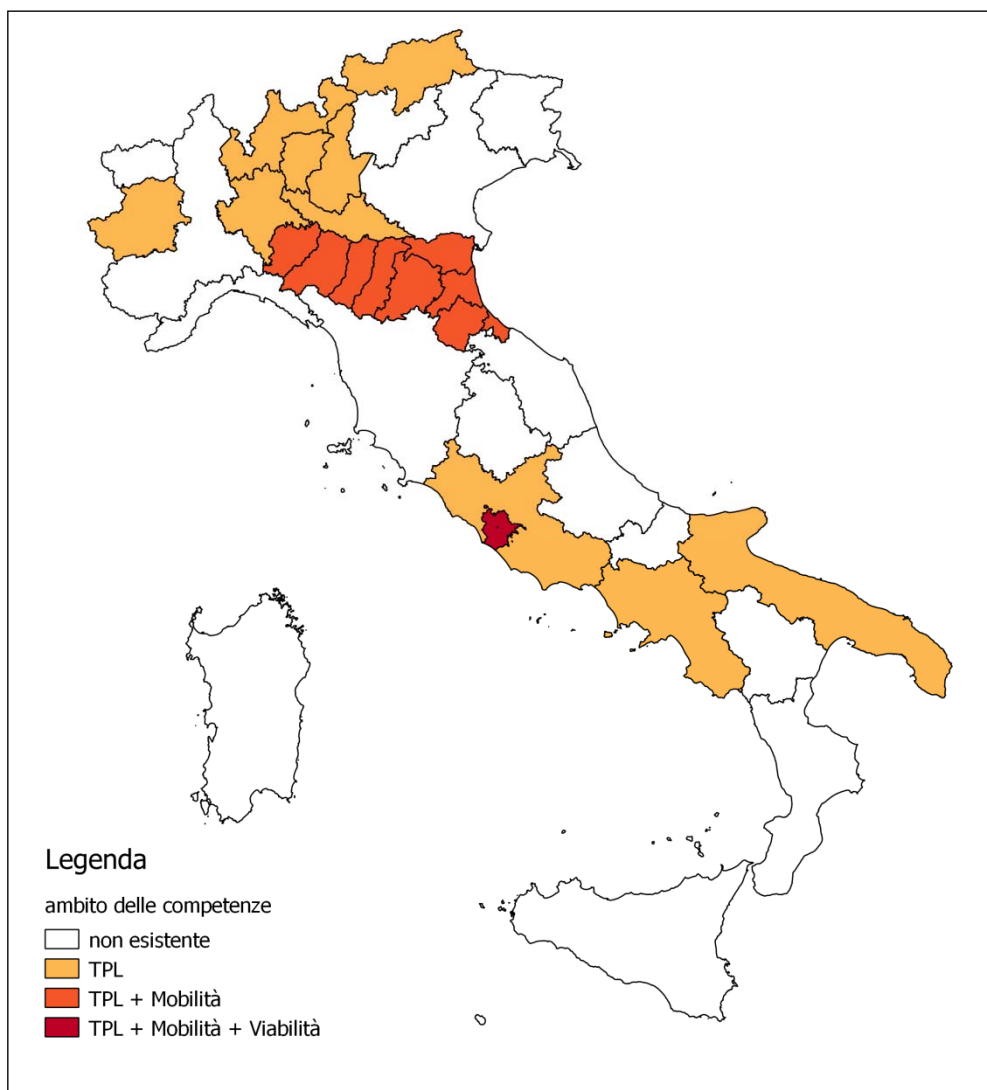
provvedono alla predisposizione del bando di gara e all'aggiudicazione della concessione e vigilano, come concedente, sulla realizzazione dell'opera e la successiva fase di gestione.

È proprio la funzione di concedente, legata alla separazione tra gestione e affidamento/controllo, che non è ravvisabile nel caso degli enti operanti nel settore stradale¹⁹, e che dunque sembra individuare in questo tipo di società partecipate operanti nel settore autostradale la forma più simile a quella vista nel caso delle agenzie per la mobilità.

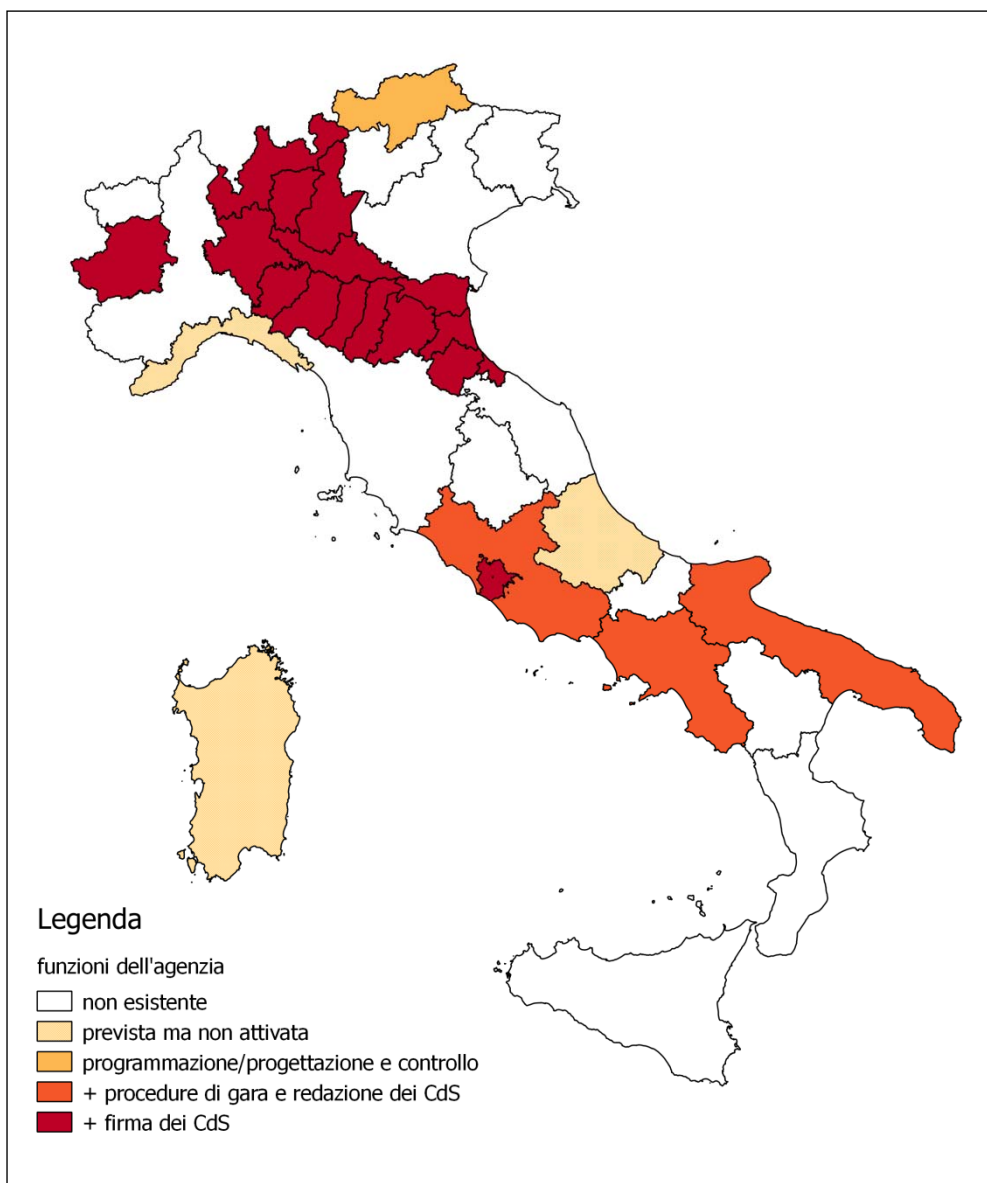
1. Presenza nel territorio di Agenzie per la Mobilità		
Totale	19 Regioni + 2 PPAA	
Previste	Attivate	6
	Attivate + Istituite, ma non ancora attivate	1
	Istituite, ma non ancora attivate	1
	Non istituite	2
Non previste		11
2. Ambito territoriale delle Agenzie per la Mobilità per le Regioni e PPAA in cui sono previste		
Totale	9 Regioni + 1 PA	
Attivate	Regionale (Puglia / Campania)	2
	Regionale + Comunale / Metropolitano (Lazio)	1
	Provinciale (Emilia-Romagna / Provincia Autonoma di Bolzano)	2
	Comunale / Metropolitano (Piemonte)	1
Attivate + Istituite, ma non ancora attivate	Sovraprovinciale / Provinciale + Comunale / Metropolitano (Lombardia)	1
Istituite, ma non ancora attivate	Regionale (Liguria)	1
Non istituite	Regionale (Abruzzo / Sardegna)	2
3. Ambito delle competenze delle Agenzie per la Mobilità attive o anche solo istituite		
Totale	4 Regionale + 15 Sovraprovinciale / Provinciale + 3 Comunale / Metropolitano	
TPL	Regionale (Campania / Lazio / Puglia / Liguria)	4
	Sovraprovinciale / Provinciale (Lombardia)	5
	Provinciale (Provincia Autonoma di Bolzano)	1
	Comunale / Metropolitano (Torino)	1
TPL+MOB	Provinciale - (Emilia-Romagna)	9
	Comunale / Metropolitano (Roma)	1
TPL+MOB+Ambiente+Urbanistica	Comunale / Metropolitano (Milano)	1
4. Funzioni dell'Agenzia nel settore del TPL (intensità)		
Totale	4 Regionale + 15 Sovraprovinciale / Provinciale + 3 Comunale / Metropolitano	
A. = Programmazione/progettazione e controllo	Provinciale - . (Provincia Autonoma di Bolzano)	1
B = A + procedure di gara e redazione dei contratti di servizio	Regionale (Campania/Lazio/Puglia)	3
	Comunale / Metropolitano (Milano / Roma)	2
C = B + firma contratti di servizio	Regionale (Liguria)	1
	Sovraprovinciale / Provinciale (Lombardia)	5
	Provinciale (Emilia-Romagna)	9
	Comunale / Metropolitano (Torino)	1
5. Presenza nel territorio di Agenzie o Aziende per la Viabilità		
Totale	19 Regioni + 2 PPAA	
Previste	Attivate (Friuli-Venezia Giulia / Lazio / Provincia Autonoma di Trento / Veneto)	4
	Disattivate (Piemonte)	1
Non previste		16
6. Ambito territoriale delle Agenzie/Aziende per la Viabilità per le Regioni e PPAA in cui sono previste		
Totale	4 Regionale + 1 Provinciale	
Attivate	Regionale (Friuli-Venezia Giulia / Lazio / Veneto)	3
	Provinciale (Provincia Autonoma di Trento)	1
Disattivate	Regionale (Piemonte)	1

Autostradali Piemontesi”.

¹⁹ Neanche nel caso della SCR che pure ha funzioni simili e che non a caso è la società attraverso cui la Regione Piemonte partecipa alla “Concessioni Autostradali Piemontesi”.



FUNZIONI DELL'AGENZIA NEL SETTORE DEL TPL (INTENSITÀ DELLA DELEGA)



APPENDICE

Tabella 1

Strade	Programmazione degli interventi sulla rete viaria da realizzarsi in territorio regionale	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	//	R	R	R	R
	Coordinamento della progettazione, costruzione e manutenzione delle strade	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	//	R	R	R	R
	Determinazione dei criteri per la regolamentazione della pubblicità lungo o in vista delle strade e autostrade della rete viaria regionale, anche con riguardo alla tutela del paesaggio	R	R	R	//	R	//	//	//	P ²	R	R	P	P	R ³	R ³	R	//	R	//	//	R ³
	Concessione di costruzione ed esercizio di autostrade e strade regionali, ivi compresa la determinazione delle tariffe	R	R	R	//	R	R	R	//	R	//	R	P	P	R	R	//	//	R	//	//	R
	Progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle autostrade regionali e relativa vigilanza	R	P	P	R	R	R	R	//	R	P	R	P	P	R	R	//	//	R	//	//	R
	Classificazione e declassificazione delle strade regionali e provinciali	R	R	R	R	R	R	R	P	R	R	R	P	P	R	R	R	//	R	R	R	R
	Promozione di accordi di programma con altre Regioni per coordinamento degli interventi sulle strade interregionali	R	R	R	//	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	//	//	R	R	R	R
	Progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle strade regionali e relativa vigilanza	P	P	P	R	P	R	R ¹	P	P	P	P	P	P	R ¹	P	P	P	P	P	R	R
	Progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle strade provinciali e relativa vigilanza	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	R	P
	Classificazione e declassificazione strade provinciali e comunali	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	//	P	P	R	P
	Rilascio della concessione per l'installazione e l'esercizio di impianti lungo le autostrade e i raccordi autostradali	C	C	//	//	//	//	R	C	C	//	//	P	P	C	//	//	//	C	//	R	R
	Classificazione e declassificazione strade comunali e di vicinato	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle strade comunali e di vicinato e relativa vigilanza	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

¹ Ad esclusione della manutenzione ordinaria, affidata alle Province

² Ad esclusione di quelli relativi ai tratti autostradali regionali, di competenza della Regione

³ Ad esclusione di quelli relativi alle strade appartenenti al demanio provinciale, di competenza delle Province

Tabella 2

Funzioni	Riformimento idrico delle isole			P		P		P	P				//	//				AA ¹		//	
	Estimo navale			P		P		P	P				//	//				R		//	
	Disciplina della navigazione interna			P				P	P				//	//		P		P ²		//	
	Programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale							P	P				//	//				AP R ³		//	
	Gestione del sistema idroviario padanoveneto	//	//	//	//		//	//	//		//	//	//	//		//	//	//	//	//	
	Rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale							P					//	//				R		//	
	Programmazione degli interporti e delle intermodalità					P							//	//				P		//	
	Rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia			P		P			P				//	//				C		//	
	Deroghe alle distanze legali per costruire manufatti entro la fascia di rispetto delle linee e infrastrutture di trasporto, escluse le strade e le autostrade			P		P			P				//	//				P		//	P
	Escavazione dei fondali dei porti			P		P		P	P				//	//				AP R ³		//	
	Rilascio della concessione per l'installazione e l'esercizio di impianti lungo le autostrade e i raccordi autostradali	C	C			P		P	C	C			//	//	C			C		//	

¹ Autorità d'ambito² Eccetto la navigazione nel Canale Navicelli, competenza del Comune di Pisa³ Autorità Portuale Regionale

Tabella 3

A guida vincolata in sede propria o in sede promiscua diversi da quelli ferroviari	Servizi ferroviari	Interregionali* / Transfrontalieri	Programmazione	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	//	//	R	R	R	R ⁽³⁾
			Amm. e Contr.	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	//	//	R	R	R	R ⁽³⁾
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	//	//	R	R	R	R
		Interprovinciali	Programmazione	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
			Amm. e Contr.	P	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
		Provinciali	Programmazione	P	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	P ⁽²⁾ ₁₎	R	R	R	R	R
			Amm. e Contr.	P	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	P ⁽²⁾ ₁₎	R	R	R	R	R
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
		Urbani	Programmazione	P	R	R	R ⁽⁷⁾	R	R	R	R	R	R	R	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	R	R	P ⁽²⁾ ₁₎	R	C	R	R	C
			Amm. e Contr.	P	R	R	R ⁽⁷⁾	R	R	R	R	R	R	R	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	R	R	P ⁽²⁾ ₁₎	R	C	R	R	C
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R\	P	R	R
	quelli ferroviari	Interregionali* / Transfrontalieri	Programmazione	R	P	//	R	R	R	R	//	//	R	//	P	P	//	R	//	//	//	//	R	//
			Amm. e Contr.	P	P	//	R	P	P ⁽¹⁾ ₆₎	R	//	//	R\	P	P	P	//	R	//	//	//	//	R	//
			Vigilanza	R	R	//	R	R	R	R	//	//	R	//	P	P	//	R	//	//	//	//	R	//
		Interprovinciali	Programmazione	P ⁽¹⁾ ₁₎	P	P	P ⁽⁹⁾	R	R	R	R	P	R	//	P	P	//	R	R	R	P	R	R	P
			Amm. e Contr.	P	P	P	P ⁽⁹⁾	P	P ⁽¹⁾ ₆₎	R	P	R\	P	//	P	P	//	R	R	R	P	P	R	P
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	//	P	P	//	R	R	R	R	P	R	R
		Provinciali	Programmazione	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	//	P	P	//	P	P ⁽²⁾ ₁₎	R	P	R	R	P
			Amm. e Contr.	P	P	P	P	P	P ⁽¹⁾ ₆₎	P	R	P	P	//	P	P	//	P	P ⁽²⁾ ₁₎	R	P	P	R	P
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	//	P	P	//	R	R	R	R	P	R	R
		Urbani	Programmazione	C	C	P	P ⁽¹⁾ ₀₎	C	C	C	P ⁽⁴⁾	C	C	//	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	C	C	C	R	C	C	R	C
			Amm. e Contr.	C	C	P	P ⁽¹⁾ ₀₎	C	P ⁽¹⁾ ₆₎	C	R	C	C	//	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	C	C	C	R	C	C	R	C
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	//	P	P	R	R	R	R	R\	P	R	R
Servizi automobilistici e filoviari		Interregionali* / Transfrontalieri	Programmazione	R	P	R	R	R	R	R	R	P ⁽¹⁾ ₈₎	R	R	P	P	P	R	//	//	R	R	R	R
			Amm. e Contr.	P	P	R	R	P	P ⁽¹⁾ ₆₎	R	P ⁽¹⁾ ₈₎	R\	P	R	P	P	P	R	//	//	R	R	R	R
			Sicurezza	P	P	R	R	P	P	R	R	P ⁽¹⁾ ₈₎	P	R	P	P	P	R	//	//	R	R	R	R
		Interprovinciali	Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	//	//	R	R	R	R
			Programmazione	P ⁽¹⁾ ₁₎	P	P	P ⁽⁹⁾	R	R	R	R	P	R	R	P	P	P	R	R	R	R	R	R	P
			Amm. e Contr.	P	P	P	P ⁽⁹⁾	P	P ⁽¹⁾ ₆₎	R	R	P	R\	P	R	P	P	P	R	R	R	R	P ⁽⁶⁾	R
		Provinciali	Sicurezza	P	P	P	P ⁽⁹⁾	P	P	R	R	P	P	R	P	P	P	R	R	R	R	P	R	P
			Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
		Urbani	Programmazione	C ⁽¹⁾ ₂₎	C	C ⁽¹⁾ ₅₎	P ⁽¹⁾ ₀₎	C	C	C	P ⁽⁴⁾	C	C	C	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	C ⁽⁵⁾	C	C	C	C	C	R ⁽²⁾ ₂₎	C
			Amm. e Contr.	C ⁽¹⁾ ₂₎	C	C ⁽¹⁾ ₅₎	P ⁽¹⁾ ₀₎	C	P ⁽¹⁾ ₆₎	C	R	C	C	C	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	C ⁽⁵⁾	C	C	C	C	C ⁽⁶⁾	R ⁽²⁾ ₂₎	C
			Sicurezza	C ⁽¹⁾ ₂₎	C	C ⁽¹⁾ ₅₎	P ⁽¹⁾ ₀₎	C	P	C	R	C	C	C	P	C ⁽¹⁾ ₉₎	C ⁽⁵⁾	C	C	C	C	C	R ⁽²⁾ ₂₎	C
		Urbani	Vigilanza	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R

Servizi funicolari	Interregionali / Transfrontalieri	Programmazi one	//	//	P ^(1) 4)	P	R	//	//	//	//	P	//	P	P	//	//	//	//	//	//	R	//
		Amm. e Contr.	//	//	P ^(1) 4)	P	P	//	//	//	//	P	//	P	P	//	//	//	//	//	//	R	//
		Vigilanza	//	//	R	R	R	//	//	//	//	R	//	P	P	//	//	//	//	//	//	R	//
	Interprovinciali	Programmazi one	//	//	P ^(1) 4)	P	R	//	//	//	P	P	//	P	P	//	//	//	R	//	//	R	//
		Amm. e Contr.	//	//	P ^(1) 4)	P	P	//	//	//	P	P	//	P	P	//	//	//	R	//	//	R	//
		Vigilanza	//	//	R	R	R	//	//	//	R	R	//	P	P	//	//	//	R	//	//	R	//
	Provinciali	Programmazi one	//	//	P ^(1) 4)	P	P	//	//	//	P	P	//	P	P	P	//	//	R	//	//	R	//
		Amm. e Contr.	//	//	P ^(1) 4)	P	P	//	//	//	P	P	//	P	P	P	//	//	R	//	//	R	//
		Vigilanza	//	//	R	R	R	//	//	//	R	R	//	P	P	R	//	//	R	//	//	R	//
	Urbani	Programmazi one	//	//	C	P ^(1) 0)	C	//	//	//	C	P	//	P	C ^(1) 9)	C	//	//	C	//	//	R	//
		Amm. e Contr.	//	//	C	P ^(1) 0)	C	//	//	//	C	P	//	P	C ^(1) 9)	C	//	//	C	//	//	R	//
		Vigilanza	//	//	R	R	R	//	//	//	R	R	//	P	P	R	//	//	R	//	//	R	//
Lacuali / Fluviali / Lagunari	Interregionali* / Transfrontalieri	Programmazi one	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P ^(1) 3)	R	//	//	P	R	R	R ^(3))
		Amm. e Contr.	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P ^(1) 3)	R	//	//	P	P ^(6))	R	R ^(3))
		Vigilanza	//	R	//	R	R	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P ^(1) 3)	R	//	//	R	R	R	R
	Interprovinciali	Programmazi one	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P	R	R	R	P	R	R	R
		Amm. e Contr.	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P	R	R	R	P	P ^(6))	R	R
		Vigilanza	//	R	//	R	R	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	R	R	R	R	R	R	R	R
	Provinciali	Programmazi one	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P	P	P	R	P	R	R	R
		Amm. e Contr.	//	P	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	P	P	P	R	P	P ^(6))	R	R
		Vigilanza	//	R	//	R	R	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	R	R	R	R	R	R	R	R
	Urbani	Programmazi one	//	C	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	C ^(1) 9/2 0)	C	P	C	R	//	C	R	C ^(2))
		Amm. e Contr.	//	C	//	R ^(8))	P	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	C ^(1) 9/2 0)	C	P	C	R	//	C ^(6))	R	C ^(2))
		Vigilanza	//	R	//	R	R	//	//	//	R ^(1) 7)	//	//	P	P ^(2) 0)	R	R	R	R	//	R	R	R
Marittimi	Interregionali** / Transfrontalieri	Programmazi one	//	P	//	R	P	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	//	R	R	//	//	R ^(3))
		Amm. e Contr.	//	P	//	R	P	P ^(1) 6)	R	R	//	R	//	//	//	//	R	//	R	R	//	//	R ^(3))
		Vigilanza	//	R	//	R	R	R	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	//	R	R	//	//
	Interprovinciali	Programmazi one	//	P	//	R	P	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	R	R	R	//	//	R
		Amm. e Contr.	//	P	//	R	P	P ^(1) 6)	R	R	//	R	//	//	//	//	R	R	R	R	//	//	R
		Vigilanza	//	R	//	R	R	R	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	R	R	R	//	//
	Provinciali	Programmazi one	//	P	//	R	P	P	R	P	//	R	//	//	//	//	R	P	R	R	//	//	R
		Amm. e Contr.	//	P	//	R	P	P ^(1) 6)	R	R	//	R	//	//	//	//	R	P	R	R	//	//	R
		Vigilanza	//	R	//	R	R	R	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	R	R	R	//	//
	Urbani	Programmazi one	//	C	//	R	P	C	R	P ^(4))	//	R	//	//	//	//	R	C	R	//	//	//	//
		Amm. e Contr.	//	C	//	R	P	P ^(1) 6)	R	R	//	R	//	//	//	//	R	C	R	//	//	//	//
		Vigilanza	//	R	//	R	R	R	R	R	R	//	R	//	//	//	//	R	R	R	R	//	//
Aerei	Interprovinciali	Programmazi one	//	P	//	R	R	R	R	//	R	R	//	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
		Amm. e Contr.	//	P	//	R	R	R	R	//	R	R	//	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
		Vigilanza	//	R	//	R	R	R	R	//	R	R	//	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R
	Provinciali	Programmazi one	//	P	//	R	R	R	R	//	R	R	//	P	P	R	R	R	R	R	R	R	R

Tabella 4
LE AGENZIE PER LA MOBILITÀ E LA VIABILITÀ. ELENCO

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)
Campania	ACAM – Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile	Regionale	Regionali	2002	Ente pubblico	Regione Campania	10
	AMoC – Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale di Caserta	Provinciale	Provinciali	2011 (nel 2013 ne è stato deliberato lo scioglimento)	Srl	Provincia di Caserta	//
Emilia-Romagna	SRM Bologna - Società Reti e Mobilità	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Srl	- Comune di Bologna: 61,62% - Provincia di Bologna: 38,38%	10 (al 31-12-2011)
	Temempi Agenzia Piacenza	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Srl	Comune di Piacenza: 60,02% Provincia di Piacenza: 39,98%	//
	SMTP Parma – Società per la Mobilità e il Trasporto Pubblico	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2000	Spa	Comune di Parma: 50% Provincia di Parma: 50%	5
	AMI Ferrara – Agenzia Mobilità Impianti	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2002	Srl	Comune di Ferrara: 40,5% Provincia di Ferrara: 59,5%	8
	Agenzia Mobilità Reggio Emilia	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2013	Srl	Comune di Reggio-Emilia: 38% 44 Comuni della Provincia di Reggio-Emilia: 33% Provincia di Reggio-Emilia: 29%	7
	Agenzia per la Mobilità di Modena	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Spa	Comuni di Modena: 45% 46 Comuni della Provincia di Modena: 27% Provincia di Modena: 29%	13
	AmbRA – Agenzia mobilità bacino Ravenna	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2009	Srl	Comune di Ravenna: 30,96% 17 Comuni della Provincia di Ravenna: 49,04% Provincia di Ravenna: 20%	//
	ATR Forlì-Cesena – Agenzia per la Mobilità	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2001	Consorzio	Comune di Forlì: 38,2% Comune di Cesena: 23,37% 27 Comuni della Provincia di Forlì-Cesena: 13,58% Provincia di Forlì-Cesena: 24,85%	Media 66,8
	Agenzia Mobilità della provincia di Rimini	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2001	Consorzio	Comune di Rimini: 80,48% 26 Comuni della Provincia di Rimini: 11,80% Provincia di Rimini: 7,72%	Media 29,50
Lazio	AREMOL – Agenzia regionale per la mobilità del Lazio	Regionale	Regionali	2003	Ente pubblico	Regione Lazio	0*
	Roma Servizi per la Mobilità	Area metropolitana di Roma	Comunali	2009	Srl	Comune di Roma: 100%	349
	Astral – Azienda Strade Lazio	Regionale	Regionali e (su richiesta) Provinciali	2002	Spa	Regione Lazio: 100%	182 (al 31-12-2011)
Lombardia	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2013	Ente pubblico non economico	Provincia di Brescia, Comune di Brescia e Regione Lombardia	//
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Bergamo	Area provinciale		Programmata entro la fine del 2013	//		//
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Como, Lecco, Sondrio e Varese	Area delle 4 Province		Entro 31/04/2014	//		//
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Cremona e Mantova	Area delle 2 Province		Entro 31/04/2015	//		//
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia	Area delle 4 Province		Entro 31/04/2016	//		//

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)
	AMAT Milano – Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio	Area metropolitana di Milano	Comunali	2000	Srl	Comune di Milano: 100%	27 + 2
Piemonte	AMM - Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale	Area metropolitana di Torino	Regionali, Provinciali e Comunali	2003	Consorzio	Comune di Torino: 37,5% 31 Comuni dell'area metropolitana di Torino: 12,5% Provincia di Torino: 12,5% Regione Piemonte: 37,5%	21
Veneto	Veneto Strade	Regionale	Regionali e (in parte) Provinciali	2001	Spa	Regione Veneto: 30% Le 7 Province del Veneto (ciascuna con il 7,14%): 50% 4 società autostradali (ciascuna con il 5%): 20%	286

* Si avvale dei circa 136 dipendenti di "Cotral Patrimonio spa"

Tabella 5
LE AGENZIE PER LA MOBILITÀ E LA VIABILITÀ. ELENCO

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
Campania	ACAM – Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile	Regionale	Regionali	2002	Ente pubblico	Regione Campania	10	- Realizzazione e gestione di una banca dati sulle infrastrutture di trasporto	- Realizzazione del Centro Regionale della Sicurezza Stradale (CRISS)	- Gestione del processo di pianificazione degli investimenti in infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci - Gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata - Gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali - Stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio - Controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti - Definizione e gestione della politica tariffaria - Realizzazione e gestione di una banca dati sulle performance qualitative e quantitative dei servizi erogati dalle imprese di trasporto, e di banche dati relative alle reti e ai servizi locali, ai mezzi di trasporto, ai titoli di viaggio, ai bilanci di esercizio - Realizzazione e gestione di un sistema di informazione all'utenza
	AMoC – Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale di Caserta	Provinciale	Provinciali	2011 (nel 2013 ne è stato deliberato lo scioglimento)	Srl	Provincia di Caserta	//		- La progettazione e l'organizzazione della mobilità complessiva e di servizi complementari quali, a mero titolo esemplificativo i parcheggi e la sosta, i sistemi di controllo del traffico e di preferenziamento semaforico, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, l'accesso ai centri urbani e i relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei servizi - La progettazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico e trasporto disabili - La progettazione, d'intesa con gli Enti locali territorialmente competenti ed in coordinamento con le proposte regionali, di sistemi di trasporto di qualsiasi natura e dei relativi investimenti nel territorio provinciale, tenendo conto degli assetti territoriali, urbanistici e dello sviluppo degli insediamenti abitativi, produttivi e sociali, inclusa l'attività strettamente ed esclusivamente finalizzata ai servizi di ultimo miglio nel settore della distribuzione delle merci in ambito urbano e collocata in un più ampio progetto di attivazione di servizi di logistica improntati al criterio dell'intermodalità negli spostamenti delle merci, onde conseguire un minore impatto ambientale e minore pressione sulla rete della viabilità locale	- La gestione, la programmazione operativa, la progettazione integrata e il controllo dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino provinciale, purché connesse per esigenze alla mobilità della comunità provinciale - Lo svolgimento di studi, ricerche, consulenze ed assistenza tecnica, amministrativa contabile e finanziaria agli Enti locali soci e ad altri soggetti operanti nel settore della mobilità - La progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità quali, a mero titolo esemplificativo, reti, depositi, autostazioni, impianti, fermate - La progettazione e gestione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari, del conseguente sistema tariffario e dell'eventuale attività di riparto (clearing); l'attuazione della politica tariffaria, in conformità delle determinazioni dei competenti Enti - La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi ed il perfezionamento di ogni atto connesso e conseguente - La definizione ed il perfezionamento dei Contratti di servizio, nonché il controllo del rispetto delle obbligazioni in esso contenute - La sottoscrizione di Accordi di Programma e/o altre tipologie di intese funzionali all'oggetto sociale - Lo svolgimento delle funzioni relative alla sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, idoneità dei percorsi e ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare
Emilia-Romagna	SRM Bologna - Società Reti e Mobilità	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Srl	- Comune di Bologna: 61,62% - Provincia di Bologna: 38,38%	10 (al 31-12-2011)		- Progettazione, organizzazione dei servizi complementari della mobilità, con particolari riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo - Lo svolgimento delle funzioni relative ai servizi di noleggio autobus con conducente (NCC bus) e in particolare la gestione delle sezioni del Registro Regionale delle imprese esercenti tali attività di trasporto e il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio delle stesse attività	- Gestione e sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale di proprietà, funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo - Pianificazione e reperimento delle risorse finanziarie per investimenti infrastrutturali - Progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto, integrati tra loro e con la mobilità privata - Gestione procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale - La funzione di affidante i servizi e di firmatario dei relativi contratti di servizio, nonché la revisione dei contratti di servizio vigenti - Controllo dell'attuazione dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale - Le funzioni autorizzative correlate allo svolgimento dei servizi di TPL e alle relative variazioni, riguardanti in particolare le modifiche dei servizi e le attestazioni di sicurezza di percorsi e fermate - Promozione di iniziative per ampliare la diffusione e valorizzazione del trasporto pubblico locale
	Tempi Agenzia Piacenza	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Srl	- Comune di Piacenza: 60,02% - Provincia di Piacenza: 39,98%	//		- Progettazione e realizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo	- L'acquisizione e/o la realizzazione degli impianti (quali depositi, officine, autostazioni, ecc.) delle reti (quali fermate, paline, ecc.) e di ogni altra dotazione funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale nel territorio della provincia di Piacenza - Progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata - Gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e controllo dell'attuazione dei contratti di servizio - Informa e controlla la mobilità e il TPL
	SMTP Parma – Società per la Mobilità e il Trasporto Pubblico	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2000	Spa	- Comune di Parma: 50% - Provincia di Parma: 50%	5		- Progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo	- La gestione e lo sviluppo del patrimonio immobiliare e infrastrutturale di proprietà, funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo - La pianificazione e il reperimento delle risorse finanziarie per investimenti infrastrutturali - La progettazione, l'organizzazione e la promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata - La gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e la gestione di conseguenti rapporti con i gestori dei servizi stessi - Il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio - Elaborazione di studi sulla mobilità intercomunale, con particolare attenzione alla valorizzazione dell'intermodalità e della rete delle ferrovie locali - Partecipazione a progetti di sviluppo e diffusione di nuove tecniche di informazione sui servizi di trasporto pubblico in ambito regionale e sui relativi orari

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
	AMI Ferrara – Agenzia Mobilità Impianti	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2002	Srl	Comune di Ferrara: 40,5% Provincia di Ferrara: 59,5%	8		- Gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta e ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo - La progettazione, la promozione, l'organizzazione e l'eventuale gestione di servizi di mobilità ciclabile anche con riferimento alle politiche e ai progetti regionali adottati e in accordo con i competenti uffici degli enti locali, promuovendo altresì studi, ricerche e iniziative di sensibilizzazione sulla sulla mobilità ciclabile - La tenuta del registro regionale delle imprese esercenti attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente - L'elaborazione di studi e ricerche concernenti la mobilità, quali ad esempio: piani di bacino, piani urbani della mobilità, piani urbani del traffico, studi di fattibilità ed analisi di nuovi interventi di mobilità e/o infrastrutturali a beneficio di una migliore mobilità di persone e merci - L'adozione di atti ed il rilascio di autorizzazioni e concessioni per i servizi di granturismo interessanti il bacino di Ferrara e il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio della predetta attività	- L'esercizio delle funzioni relativamente all'organizzazione e all'espletamento delle procedure di gara per l'affidamento della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale autofilotranviario, ivi compreso il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio e i rapporti contrattuali con il/i gestore/i dei servizi - L'adozione di ogni atto concessionario e autorizzativo concernente i servizi di TPL del bacino di Ferrara, ivi compresi le immissioni in linea e le dismissioni degli autobus funzionali al servizio di TPL - La definizione della rete di esercizio del TPL autofilotranviario sulla base delle indicazioni dei soci e delle esigenze delle cittadinanze - L'approvazione del sistema e dei livelli tariffari di bacino relativi ai servizi di trasporto pubblico con riferimento e in accordo ai sistemi regionali adottati - La progettazione, l'organizzazione e la promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile - La gestione delle reti e delle dotazioni patrimoniali finalizzati al trasporto pubblico locale e alla mobilità, di proprietà o comunque ad altro titolo nella disponibilità della società medesima
	Agenzia Mobilità Reggio Emilia	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2013	Srl	Comune di Reggio-Emilia: 38% 44 Comuni della Provincia di Reggio-Emilia: 33% Provincia di Reggio-Emilia: 29%	7		- La progettazione e l'organizzazione della mobilità complessiva e dei relativi servizi complementari quali, a mero titolo esemplificativo, i parcheggi e la sosta i sistemi di controllo del traffico e di preferenziamento semaforico, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, l'accesso ai centri urbani e i relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei servizi - - Lo svolgimento di studi, ricerche, consulenza tecnica agli Enti soci nel settore della mobilità - - La progettazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico e trasporto disabili - La progettazione, d'intesa con gli Enti locali territorialmente competenti ed in coordinamento con le proposte regionali, di sistemi di trasporto di qualsiasi natura e dei relativi investimenti nel territorio provinciale, inclusa l'attività strettamente ed esclusivamente finalizzata ai servizi di ultimo miglio nel settore della distribuzione delle merci in ambito urbano e la progettazione di servizi di logistica improntati al criterio dell'intermodalità negli spostamenti delle merci - - La progettazione e la gestione di interventi di mobility management d'area a supporto degli Enti soci e rivolti ai lavoratori, alle imprese e agli Enti del territorio provinciale	- La programmazione e la progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinata con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino provinciale - - La progettazione e la gestione di infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità quali a mero titolo esemplificativo, reti, depositi, autostazioni, impianti, fermate - La progettazione e gestione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari e l'attuazione della politica tariffaria in conformità alle determinazioni dei competenti Enti - - La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi ed il perfezionamento di ogni atto connesso e conseguente - - La definizione ed il perfezionamento dei Contratti di servizio, nonché il controllo sull'esecuzione e il rispetto degli adempimenti in esso contenuti - La sottoscrizione degli Accordi di Programma - - Lo svolgimento delle funzioni relative alla sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, all'idoneità dei percorsi e all'ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare - L'autorizzazione all'immissione e alla distrazione dei mezzi nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale e la certificazione dei servizi svolti "fuori linea"
	Agenzia per la Mobilità di Modena	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2003	Spa	Comunedì Modena: 45% 46 Comuni della Provincia di Modena: 27% Provincia di Modena: 29%	13		- La progettazione e l'organizzazione della mobilità complessiva e di servizi complementari quali, a mero titolo esemplificativo, i parcheggi e la sosta, i sistemi di controllo del traffico e di preferenziamento semaforico, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, l'accesso ai centri urbani e i relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei Servizi - La progettazione e l'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico e trasporto disabili - La progettazione, d'intesa con gli Enti locali territorialmente competenti ed in coordinamento con le proposte regionali, di sistemi di trasporto di qualsiasi natura e dei relativi investimenti nel territorio provinciale, inclusa l'attività strettamente ed esclusivamente finalizzata ai servizi di ultimo miglio nel settore della distribuzione delle merci in ambito urbano e la progettazione di servizi di logistica improntati al criterio dell'intermodalità negli spostamenti delle merci	- La programmazione operativa e la progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino provinciale - - La progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale ed alla mobilità quali, a mero titolo esemplificativo, reti, depositi, autostazioni, impianti, fermate - - La progettazione e gestione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari, del conseguente sistema tariffario e dell'eventuale attività di riparto (clearing) e l'attuazione della politica tariffaria, in conformità delle determinazioni dei competenti Enti - - La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi ed il perfezionamento di ogni atto connesso e conseguente - La definizione ed il perfezionamento dei Contratti di servizio, nonché il controllo del rispetto delle obbligazioni in esso contenute - La sottoscrizione degli Accordi di Programma - Lo svolgimento delle funzioni relative alla sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, idoneità dei percorsi e ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare - L'autorizzazione all'immissione e distrazione dei mezzi nell'ambito dei servizi di TPL e la certificazione dei fuori linea
	AmbRA – Agenzia mobilità bacino Ravenna	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2009	Srl	Comune di Ravenna: 30,96% 17 Comuni della Provincia di Ravenna: 49,04%	//		- La gestione delle sezioni del registro regionale delle imprese esercenti attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente ed il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio della predetta attività	- La programmazione, l'amministrazione e lo sviluppo del patrimonio mobiliare, immobiliare e infrastrutturale, di proprietà o conferito in uso per gli scopi dell'Agenzia, funzionale all'esercizio del trasporto pubblico locale, in ogni forma e con ogni mezzo idoneo - - La pianificazione e il reperimento delle risorse finanziarie per gli investimenti infrastrutturali

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
						Provincia di Ravenna: 20%				- La progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata - La gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, dall'individuazione e predisposizione del capitolato, dell'avviso di gara, dello schema di contratto di servizio e della procedura di gara, alla stipulazione del contratto di servizio - L'intervento, insieme agli enti locali, nella negoziazione e nella stipulazione con la Regione degli accordi di programma finalizzati alla realizzazione di interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico finalizzati anche alla riduzione del trasporto privato - Il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio relativi al trasporto pubblico locale
	ATR Forlì-Cesena – Agenzia per la Mobilità	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2001	Consorzio	Comune di Forlì: 38,2% Comune di Cesena: 23,37% 27 Comuni della Provincia di Forlì-Cesena: 13,58% Provincia di Forlì-Cesena: 24,85%	Media 66,8		- Studi, ricerche, consulenza ed assistenza tecnica, amministrativa, contabile e finanziaria agli enti consorziati, alle società controllate e collegate e ad altri soggetti operanti nel settore della mobilità - La progettazione e l'organizzazione della mobilità complessiva e di servizi complementari quali, i parcheggi e la sosta, i sistemi di controllo del traffico e di preferenziamento semaforico, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, l'accesso ai centri urbani e i relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, la gestione delle licenze e permessi per l'accesso alle varie aree del centro storico, il servizio di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei Servizi - Funzioni relative al servizio di trasporto scolastico, portatori di handicap e anziani - I servizi turistici di noleggio e di granturismo	- Attività di progettazione in stretto accordo con gli enti consorziati e con gli enti territoriali competenti nonché in coordinamento con le proposte regionali, dei sistemi di trasporto e i relativi investimenti nel territorio provinciale - La riparazione, la manutenzione dei mezzi di trasporto e degli impianti per conto proprio, per gli enti consorziati, per le società controllate, collegate e per conto terzi - Proposte ed attuazione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari ed attuazione della politica tariffaria - Gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e controllo della attuazione dei contratti di servizio - Sottoscrizione degli accordi di programma congiuntamente agli enti locali competenti e sottoscrizione dei contratti di servizio - Tutte le funzioni relative alla sicurezza non mantenuta in capo allo Stato - Amministrazione e assegnazione delle concessioni ed autorizzazioni relative al pubblico trasporto - Attività di verifica e controllo qualitativo e quantitativo sullo svolgimento dei servizi - Attività di bigliettazione e informazione al pubblico
	Agenzia Mobilità della provincia di Rimini	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2001	Consorzio	Comune di Rimini: 80,48% 26 Comuni della Provincia di Rimini: 11,80% Provincia di Rimini: 7,72%	Media 29,50		- La progettazione organizzazione ed amministrazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo al preferenziamento semaforico, alla sosta, ai parcheggi, al collegamento tra i parcheggi di interscambio ed i centri di interesse collettivo, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo, ivi compresa la realizzazione delle reti telematiche di centralizzazione del controllo dei servizi con facoltà di trasferimento a società specializzate, anche partecipate - La progettazione, organizzazione ed amministrazione dei servizi di trasporto scolastico e trasporto disabili che i singoli Enti decidano di non gestire in forma diretta	- La progettazione, organizzazione, promozione ed amministrazione dei servizi pubblici di trasporto locale integrati tra loro e con la mobilità privata - La gestione in concessione e/o in affidamento di servizi di metropolitana di superficie comprensivo di rete di esercizio - La progettazione, in stretto accordo con gli Enti consorziati e con gli Enti territoriali competenti, di sistemi di trasporto ed i relativi investimenti nel territorio del bacino di traffico e la progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture, impianti e reti relativi al trasporto pubblico di persone, comprese autostazioni - La progettazione e gestione della zonizzazione del territorio ai fini tariffari, del conseguente sistema tariffario e dell'eventuale attività di riparto (clearing) qualora l'integrazione comprenda anche altri soggetti e la gestione della politica tariffaria - La gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, stipulando i relativi contratti di servizio e il controllo dell'attuazione dei contratti di servizio - La sottoscrizione degli Accordi di Programma - La progettazione, realizzazione e gestione di sistemi e centri informativi di collegamento fra Trasporto Pubblico Locale (TPL) e Turismo - Lo svolgimento delle funzioni relative alla sicurezza non mantenute in capo allo Stato
Lazio	AREMOL – Agenzia regionale per la mobilità del Lazio	Regionale	Regionali	2003	Ente pubblico	Regione Lazio	0*			- Elabora lo schema del piano regionale dei trasporti, secondo parametri di compatibilità ambientale, propone piani di investimento da inserire negli accordi di programma di competenza della Regione in materia di trasporto pubblico e predispone il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico - Elabora il costo economicamente sufficiente di produzione dei servizi di trasporto ed elabora proposte relative ai sistemi tariffari, all'integrazione modale e tariffaria fra i vari modi di trasporto - Cura le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, la predisposizione degli schemi di bando, capitolati e contratti tipo e gestisce i contratti di servizio relativi ai servizi di trasporto pubblico di competenza della Regione, verificando il rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti - Elabora il rapporto annuale sullo stato della mobilità nella Regione ed il costo regionale dei trasporti con l'analisi economica, in relazione alle spese correnti e di investimento, dei trasporti differenziati per tipologia, modalità e categorie di operatori, l'analisi del settore infrastrutture, dei mezzi e del traffico con riferimento ai vari modi di trasporto; rileva ed analizza la domanda di mobilità dei cittadini sul territorio regionale, anche individuando modelli per la simulazione dello stato della mobilità - Fornisce, a richiesta degli enti locali, assistenza ai medesimi nelle materie del trasporto pubblico locale
	Roma Servizi per la Mobilità	Area metropolitana di Roma	Comunali	2009	Srl	Comune di Roma: 100%	349	- Assicura la realizzazione degli interventi sulle infrastrutture per la mobilità di superficie curandone l'intero processo attuativo, ivi incluse tutte le attività di ideazione, pianificazione e progettazione strategica dei parcheggi	- Garantisce e gestisce tutte le attività di rilascio dei permessi di circolazione e di sosta nel territorio di Roma Capitale, a titolo esemplificativo e non esaustivo: ZTL, bus turistici, sosta, bollino blu, servizio TAXI, etc., nonché presidia i rapporti con gli utenti e/o clienti per l'informazione sui servizi di competenza - Assicura la progettazione, la realizzazione e la gestione di sistemi di mobilità integrativi al TPL, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo il car-sharing, il bike sharing, etc...	- Supporta l'Amministrazione di Roma Capitale nella pianificazione e progettazione – fino al livello attuativo – di reti, infrastrutture e servizi, anche con riferimento ai sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e l'informazione del trasporto privato e pubblico - Supporta l'Amministrazione di Roma Capitale per la predisposizione e gestione dei Contratti di Servizio tra A.C. e società affidatarie dei servizi di TPL

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
	Astral – Azienda Strade Lazio	Regionale	Regionali e (su richiesta) Provinciali	2002	Spa	Regione Lazio: 100%	182 (al 31-12-2011)	- Esercita le funzioni ed i compiti amministrativi riservati alla Regione, concernenti la progettazione, la costruzione, la gestione e la vigilanza della rete viaria regionale, fatta eccezione per la rete autostradale regionale - Esercita le funzioni e i compiti amministrativi conferiti alle province, per conto delle province che partecipano all'Azienda stessa - Esercita le funzioni ed i compiti amministrativi relativi al procedimento espropriativo per pubblica utilità - Può altresì effettuare, attività in favore di soggetti terzi, quali servizi di progettazione, consulenza ed assistenza - L'Azienda, nei casi in cui non sia in grado di effettuare direttamente lavori, forniture e servizi, opera in qualità di amministrazione aggiudicatrice		
Lombardia	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia	Area provinciale	Provinciali e Comunali	2013	Ente pubblico non economico	Provincia di Brescia, Comune di Brescia e Regione Lombardia	//		- Lo sviluppo di iniziative finalizzate all'integrazione fra il trasporto pubblico locale e forme complementari di mobilità sostenibile - L'autorizzazione allo svolgimento di altri servizi di carattere sociale, nel rispetto di quanto previsto dai contratti di servizio di trasporto pubblico locale e dalle norme vigenti in materia di noleggio di autobus con conducente	- La definizione e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza, attraverso la redazione e l'approvazione del programma di bacino del trasporto pubblico locale, nonché la loro regolazione e controllo; l'elaborazione di proposte, da trasmettere alla Regione Lombardia, relative ai servizi ferroviari regionali, volte ad ottimizzare l'integrazione intermodale nei bacini - L'approvazione del sistema tariffario di bacino, nonché la determinazione delle relative tariffe; la determinazione degli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici, nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale - L'affidamento dei servizi per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità; la sottoscrizione, la gestione e la verifica del rispetto dei contratti di servizio, inclusa l'applicazione dei premi e delle penali; la verifica dell'osservanza delle condizioni di viaggio minime applicate dal gestore dei servizi di trasporto pubblico locale - La vigilanza, in collaborazione con i soggetti preposti, sul rispetto, da parte delle aziende erogatrici dei servizi di trasporto pubblico locale, delle norme in materia di qualità e sicurezza del lavoro
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Bergamo	Area provinciale		Programmata entro la fine del 2013	//		//			
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Como, Lecco, Sondrio e Varese	Area delle 4 Province		Entro 31/04/2014	//		//			
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Cremona e Mantova	Area delle 2 Province		Entro 31/04/2015	//		//			
	Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia	Area delle 4 Province		Entro 31/04/2016	//		//			
	AMAT Milano – Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio	Area metropolitana di Milano	Comunali	2000	Srl	Comune di Milano: 100%	27 + 2	- Elaborazione dei Piani Urbani dei Parcheggi con relativa documentazione tecnica e amministrativa - Relizzazione di studi viabilistici e progettazione della segnaletica stradale orizzontale, verticale e luminosa, delle attrezzature tecnologiche per la regolazione del traffico	- Elaborazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e dei Piani Urbani del Traffico con relativa documentazione tecnica e amministrativa - Supporto alla progettazione mediante studi di fattibilità di infrastrutture di trasporto privato - Supporto al Comune per il monitoraggio e il controllo degli effetti derivanti dai progetti di contenimento del traffico e modifiche del regime di circolazione - Redazione di studi e progetti per l'ottimizzazione della Logistica delle merci	- Elaborazione dei Piani Triennali dei Servizi di Trasporto Pubblico con relativa documentazione tecnica e amministrativa - Supporto alla progettazione mediante studi di fattibilità riguardo alle infrastrutture di trasporto pubblico - Attività di verifica e di controllo di sicurezza dei percorsi del sistema dei trasporti pubblici locali - Predisposizione dei documenti tecnici e contrattuali a supporto delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (atti di gara e contratti di servizio)

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
									- Realizzazione di studi, piani, programmi e progetti in tema di sicurezza stradale, attività di informazione e promozione della sicurezza stradale, monitoraggio della sicurezza stradale	- Supporto al Comune per il monitoraggio e il controllo dei parametri qualitativi e quantitativi dei servizi di trasporto pubblico locale, definiti nei contratti di servizio
Provincia Autonoma di Bolzano	Agenzia provinciale per la mobilità di Bolzano	Area provinciale	Provinciali	2008	Ente pubblico	Provincia Autonoma di Bolzano	7			- Pianificazione dei servizi di trasporto pubblico locale - Monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico locale - Informazione al pubblico, comunicazione e marketing - Gestione sistemi tecnologici e reti di vendita
Provincia Autonoma di Trento	Agenzia provinciale per le opere pubbliche – Servizio opere stradali e ferroviarie	Area provinciale	Provinciali	2012	articolazione del Dipartimento lavori pubblici e mobilità	Provincia Autonoma di Trento	75	- Svolge attività di programmazione, progettazione e direzione dei lavori per la costruzione di nuove strade e ferrovie di competenza nonché per la realizzazione di opere di ampliamento o di ristrutturazione delle strade provinciali e delle strade statali oggetto di delega e delle ferrovie di competenza provinciale - Controlla i progetti inerenti lavori viari di competenza degli enti soggetti a vigilanza e tutela della Giunta provinciale, - Gestisce il laboratorio prove sui materiali	- Supporta il dipartimento per il piano di mobilità integrata e svolge attività di programmazione, progettazione e direzione dei lavori in materia di mobilità integrata - Cura gli aspetti tecnico amministrativi riguardanti la progettazione, direzione, esecuzione delle piste ciclabili	- Provvede all'individuazione, finanziamento e controllo degli interventi infrastrutturali per il trasporto pubblico e alla predisposizione degli accordi di programma sugli investimenti con la società proprietaria delle infrastrutture di trasporto - Provvede alle convenzioni con le Ferrovie dello Stato S.p.A. riguardanti la realizzazione di infrastrutture e l'acquisto di materiale rotabile, compresi i relativi finanziamenti e la sorveglianza tecnica
Piemonte	AMM - Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale	Area metropolitana di Torino	Regionali, Provinciali e Comunali	2003	Consorzio	Comune di Torino: 37,5% 31 Comuni dell'area metropolitana di Torino: 12,5% Provincia di Torino: 12,5% Regione Piemonte: 37,5%	21		- La pianificazione del sistema della mobilità dell'ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani della mobilità redatti dai Comuni - Monitoraggio della mobilità	- Programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale in area metropolitana - L'amministrazione del sistema delle tariffe - Predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e gestione dei relativi contratti di servizio, vigilanza e relativi poteri sanzionatori - Controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita - L'amministrazione dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini
Puglia	AREM – Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia	Regionale	Regionali	2002	Ente pubblico	Regione Puglia	17		- Elaborazione del piano regionale delle merci e della logistica - Gestione banca dati del sistema della mobilità	- Gestione del processo di pianificazione in infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci - Gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata - Gestione della politica tariffaria - Gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali - Stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio - Controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi - Può fornire prestazioni e svolgere attività di supporto e di consulenza tecnico-scientifica a favore di terzi
Friuli Venezia Giulia	Friuli Venezia Giulia Strade	Regionale	Regionali	2007	Spa	Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia	//	- Funzioni proprie della stazione appaltante per la progettazione e realizzazione di opere di viabilità di interesse regionale mediante l'istituto della delegazione amministrativa - Funzioni relative al controllo e alla vigilanza sull'esecuzione delle opere di viabilità realizzate in regime di finanza di progetto - Funzioni relative alle procedure autorizzative e concessorie interessanti il demanio stradale le cui funzioni sono trasferite alla Regione - Funzioni relative all'introito dei canoni di concessione e di autorizzazione - Espletamento dei servizi di polizia stradale da parte dei dipendenti incaricati		

Regione	Denominazione	Ambito territoriale	Livello amministrativo delle competenze	Anno di prima istituzione dell'agenzia	Attuale forma giuridica	Composizione societaria / Partecipanti all'ente / Ente controllante	Dimensione n° addetti (al 31-12-2012)	Attuali funzioni		
								Viabilità	Trasporto	Trasporto Pubblico Locale
Veneto	Veneto Strade	Regionale	Regionali e (in parte) Provinciali	2001	Spa	Regione Veneto: 30% Le 7 Province del Veneto (ciascuna con il 7,14%): 50% 4 società autostradali (ciascuna con il 5%): 20%	286	- La progettazione, la costruzione, il recupero, la ristrutturazione, la manutenzione, la gestione, l'esercizio, la vigilanza - ed i relativi coordinamenti esecutivi - di lavori, opere, infrastrutture e servizi d'interesse viario, anche in regime di concessione - L'attività di engineering, consistente anche nell'esecuzione di ricerche, studi di fattibilità, consulenze, progettazioni, direzioni dei lavori, valutazioni di congruità tecnico-economica, studi d'impatto ambientale, coordinamenti esecutivi delle costruzioni - L'assunzione, la partecipazione, la realizzazione, la gestione di operazioni di project-financing - La realizzazione e la gestione, anche in regime di concessione, di lavori e di opere stradali, civili, idrauliche di sistemazione del territorio e di bonifica, di sottoservizi e di servizi a rete, nonché dei sistemi di controllo e di sicurezza relativi alla circolazione su strada - La redazione di analisi territoriali, di strumenti urbanistici di studi ed indagini geotecniche connesse al sistema viario - La gestione di appalti di lavori e di servizi, connessi all'attività sociale, anche per conto terzi - La conduzione e gestione di servizi, anche per conto terzi, inerenti al settore viario - Le attività connesse alla gestione del patrimonio stradale e relative pertinenze anche in relazione agli adempimenti richiesti dal Codice della Strada - La predisposizione e divulgazione di strumenti di informazione, anche a mezzo stampa ovvero per via informatica, relativa all'attività della società -La riscossione degli introiti conseguenti all'attività sociale		

* Si avvale dei circa 136 dipendenti di "Cotral Patrimonio spa"

Tabella 6
Alcune statistiche

Regione	Denominazione	Popolazione servita (residenti al 1° Gennaio 2013)	Superficie interessata (Km²)	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Densità	Numero Comuni	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Funzioni	Intensità delle funzioni TPL	Entità del servizio**			Numero addetti
										Servizi ferroviari	Servizi di superficie (bus, tram, filo)	Servizi di metropolitana	
Campania	ACAM – Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile	5.769.750	13.670,9	Regionali	422,0	551	Regionali	TPL	B	17,0	8,5		10 (al 31-12-2012)
Emilia-Romagna	SRM Bologna - Società Reti e Mobilità	990.681	3.702,3	Provinciali e Comunali	267,6	56	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		37,4		9 (al 31-12-2012)
	Tempi Agenzia Piacenza	286.336	2.585,9	Provinciali e Comunali	110,7	48	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C				
	SMTP Parma – Società per la Mobilità e il Trasporto Pubblico	431.049	3.447,5	Provinciali e Comunali	125,0	46	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		13,4		5 (al 31-12-2013)
	AMI Ferrara – Agenzia Mobilità Impianti	352.723	2.635,1	Provinciali e Comunali	133,9	24	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		9,0		8 (al 31-12-2012)
	Agenzia Mobilità Reggio Emilia	522.468	2.291,3	Provinciali e Comunali	228,0	45	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		9,0		5 (al 17-04-2014)
	Agenzia per la Mobilità di Modena	688.376	2.688,0	Provinciali e Comunali	256,1	47	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		13,0		13 (al 31-12-2013)
	AmbRA – Agenzia mobilità bacino Ravenna	386.111	1.859,4	Provinciali e Comunali	207,6	18	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		6,9		4 (non specificato)
	ATR Forlì-Cesena – Agenzia per la Mobilità	392.817	2.378,4	Provinciali e Comunali	165,2	30	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		9,4		45 (al 31-12-2012, di cui 16 ausiliari sosta)
	Agenzia Mobilità della provincia di Rimini	326.926	864,9	Provinciali e Comunali	378,0	26	Provinciali e Comunali	TPL+MOB	C		7,8		29,50 (2012, media)
Lazio	AREMOL – Agenzia regionale per la mobilità del Lazio	5.557.276	17.232,3	Regionali	322,5	378	Regionali	TPL	B	21,2	81,5		0 (si avvale di 136 dipendenti della CoTrAL Patrimonio spa)
	Roma Servizi per la Mobilità	2.638.842	1.287,4	Comunali	2.049,8	1	Comunali	TPL+MOB+VIAB	B		139,3	39,0	340 (30-09-2013)
Lombardia	AMAT Milano – Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio	1.262.101	181,7	Comunali	6.947,1	1	Comunali	TPL+MOB+Ambiente+Urbanistica	B		79,1	64,5	27 (non specificato)
PAB	Agenzia provinciale per la mobilità di Bolzano	509.626	7.398,4	Provinciali e Comunali	68,9	116	Provinciali e Comunali	TPL	A				6 (non specificato)
Piemonte	AMM - Agenzia per la Mobilità	1.515.786	838,2	Regionali, Provinciali e	1.808,4	32	Regionali, Provinciali e Comunali	TPL	C	3,5	54,6	11,2	21 (31-12-2012)

Regione	Denominazione	Popolazione servita (residenti al 1° Gennaio 2013)	Superficie interessata (Km²)	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Densità	Numero Comuni	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Funzioni	Intensità delle funzioni TPL	Entità del servizio**			Numero addetti
										Servizi ferroviari	Servizi di superficie (bus, tram, filo)	Servizi di metropolitana	
	Metropolitana e Regionale			Comunali									
Puglia	AREM – Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia	4.050.803	19.540,9	Regionali	207,3	258	Regionali	TPL	B	14,6	34,6		15 (31-12-2013)

* Residenti al 1° Gennaio 2013

** Per i servizi ferroviari si considerano milioni di treni*Km, mentre per i servizi di superficie e per quelli di metropolitana si considerano milioni di vetture*Km.

*** Si avvale di 136 dipendenti della Cotral Patrimonio spa

Bacino Agenzia	Popolazione servita*	Superficie (km²)	Densità (ab./km²)	Numero Comuni	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Funzioni	Intensità delle funzioni relative al TPL	Stato del processo di attivazione
Lombardia								
Bacino 1 (Provincia di Bergamo)	1.094.062	2.745,9	398,4	244	Provinciali e Comunali	TPL	C	Il 30 gennaio 2014 è stata costituita l'Agenzia con decreto dell'Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità
Bacino 2 (Provincia di Brescia)	1.247.192	4.785,6	260,6	206	Provinciali e Comunali	TPL	C	Il 23 settembre 2013 è stata costituita l'Agenzia con decreto dell'Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità
Bacino 3 (Province di Como, Lecco, Sondrio e Varese)	1.988.990	6.487,5	306,6	469	Provinciali e Comunali	TPL	C	I Consigli Comunali e Provinciali degli Enti coinvolti hanno proceduto all'adozione dello statuto, ad accezione della Provincia di Sondrio che ha tempo sino al 30 giugno 2014 per provvedere
Bacino 4 (Province di Cremona e Mantova)	773.147	4.111,9	188,0	185	Provinciali e Comunali	TPL	C	La Giunta regionale, il 30 aprile 2014, ha preso atto della determinazione conclusiva della Conferenza di servizi svoltasi il 15 aprile 2014 e conclusasi con l'elaborazione della proposta di statuto dell'Agenzia
Bacino 5 (Province di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia)	4.691.134	5.732,7	818,3	440	Provinciali e Comunali	TPL	C	I Consigli Comunali di Monza, Lodi, Pavia e il Consiglio Provinciale di Monza hanno approvato lo statuto dell'Agenzia
Liguria								

Bacino Agenzia	Popolazione servita*	Superficie (km²)	Densità (ab./km²)	Numero Comuni	Livello amministrativo dei servizi coinvolti	Funzioni	Intensità delle funzioni relative al TPL	Stato del processo di attivazione
Regione	1.565.127	5.416,2	289,0	235	Regionali, Provinciali e Comunali	TPL	C	Gli atti costitutivi sono stati approvati dalla Giunta Regionale il 9 maggio 2014. Tutti gli enti coinvolti (le 4 Province e i 4 Comuni Capoluogo) si sono impegnati a sottoporre ai rispettivi Consigli l'adozione di tutti gli atti necessari alla costituzione dell'agenzia entro la fine di luglio 2014
Nome	Popolazione servita*	Superficie (km²)	Densità (ab./km²)	Numero Comuni				
Area Metropolitana FI-PO-PT	1.523.091	4.844	314,5	71				
Area Metropolitana di Firenze	991.372	1.041	952,4	19				

* Residenti al 1° Gennaio 2013