

Nelle autolinee, nel 2012, risultano attivi 985 operatori (1069 nel 2011) dei quali 247 svolgono esclusivamente servizio di trasporto passeggeri urbano (25,1%) e 521 esclusivamente servizio extraurbano (52,9%). 217 (22,0%) le aziende che svolgono entrambe le modalità di servizio.

	Totale aziende	Solo servizio urbano	Solo servizio extraurbano	Servizio misto
<b>Italia Settentrionale</b>	290	41	169	80
<b>Italia Centrale</b>	161	102	14	45
<b>Italia Meridionale e Insulare</b>	534	104	338	92
<b>TOTALE</b>	985	247	521	217

Tabella 41 - TPL, settore autolinee, aziende distinte per ripartizione geografica e tipo di servizio svolto (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Le società censite hanno dimensioni molto differenziate: il 60,3% appartengono alla fascia da 1 a 10 addetti (il 56,4% operative nel Sud ed isole); il 17,4% sono aziende con oltre 50 dipendenti; il 12,4% è di grandi dimensioni (oltre 100 addetti), prevalentemente dislocate nell'Italia Settentrionale. In quanto a distribuzione territoriale, il 29,4% delle aziende opera al Nord, il 16,3% al Centro ed il restante 54,2% al Sud e nelle Isole. A livello nazionale il 12,4% delle imprese ha oltre 100 addetti, mentre analizzando il Sud e le Isole si rileva che il 46,1% delle aziende è formata da non più di 5 addetti ed appena l'8,6% dispone di oltre 100 dipendenti.

	Totale aziende	Numero di addetti (classi)					
		1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	oltre 100
<b>Italia Settentrionale</b>	290	116	56	18	25	18	57
<b>Italia Centrale</b>	161	62	25	23	23	8	20
<b>Italia Meridionale e Insulare</b>	534	246	89	76	55	22	46
	985	424	170	117	103	48	123

Tabella 42 - Distribuzione geografica del settore autolinee (2012). Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

Gli indicatori esaminati nel Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti evidenziano, tra l'altro, che nel 2012 l'ammontare degli autobus-km (ovvero dell'insieme delle percorrenze effettuate nell'anno da tutti i veicoli utilizzati) fa registrare una diminuzione del 1,2% per il servizio urbano e del 1,1% per quello extraurbano. In diminuzione (complessivamente del 1,1%) risulta anche il numero totale di posti-km che, derivato dalla sommatoria delle capienze di ciascun mezzo (posti omologati a sedere e in piedi) per la percorrenza annuale effettuata dagli stessi mezzi, esprime l'offerta effettiva di trasporto.

Nel 2012, per il totale dei Comuni analizzati, la disponibilità di autobus è 8,3 vetture per 10 mila abitanti, in diminuzione del 4,3% rispetto al 2011. La maggiore dotazione in rapporto alla popolazione si registra a Cagliari (17,5 per 10 mila abitanti), Bergamo (16,1), Siena (15,4), mentre valori più bassi si riscontrano in molte città del meridione (come ad esempio, Andria, Messina, Trani, Vibo Valentia, Carbonia e Siracusa), tutte con valori inferiori alle 2 vetture ogni 10 mila abitanti.

Guardando alle altre modalità di trasporto pubblico, per completare il quadro dei fattori che contribuiscono a formare l'offerta complessiva di attrezzature mobili nei Comuni Capoluogo di Provincia, emerge come Milano e Torino abbiano la maggior disponibilità di tram (rispettivamente 3,7 e 2,3 vetture ogni 10 mila abitanti), mentre Cagliari (2,5 per 10 mila abitanti), La Spezia, Parma e Bologna (con 1,5 vetture per 10 mila abitanti ciascuna) e Modena (1,4) sono le città con la maggiore dotazione di filobus. Milano, infine, è di gran lunga la città italiana col maggior numero di vetture della metropolitana in rapporto alla popolazione (7 per 10 mila abitanti), seguita a distanza da Roma (2 per 10 mila abitanti).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (vetture ogni 10.000 abitanti)
<b>Milano</b>	10	3,7	1,1	7,0	21,8
<b>Cagliari</b>	17,5	0,6	2,5	-	20,6
<b>Bergamo</b>	16,1	1,2	-	-	17,3
<b>La Spezia</b>	15,4	-	1,5	-	16,9
<b>Torino</b>	12,9	2,3	-	0,6	15,8
<b>Firenze</b>	13,4	0,5	-	-	13,9
<b>Trieste</b>	13,3	0,3	-	-	13,6
<b>Parma</b>	11,5	-	1,5	-	13
<b>Genova</b>	11,7	-	0,5	0,3	12,5
<b>Bologna</b>	11	-	1,5	-	12,5
<b>Roma</b>	9,8	0,6	0,1	2,0	12,5
<b>Catania</b>	11,5	-	-	0,3	11,8
<b>Ancona</b>	11,2	-	0,4	-	11,6
<b>Venezia</b>	11,2	0,2	-	-	11,4
<b>Napoli</b>	8,5	0,5	0,9	0,6	10,5
<b>Padova</b>	9,7	0,7	-	-	10,4
<b>Rimini</b>	9,6	-	0,3	-	9,9
<b>Sassari</b>	8,2	0,3	-	-	8,5
<b>Palermo</b>	8	-	-	-	8
<b>Bari</b>	7,3	-	-	-	7,3
<b>Verona</b>	7	-	-	-	7
<b>Modena</b>	4,2	-	1,4	-	5,6
<b>Messina</b>	2	0,3	-	-	2,3

Tabella 43 - Consistenza del parco veicolare adibito a trasporto pubblico nei grandi comuni (vetture per 10.000 abitanti), 2012. Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013 da Istat, "Dati ambientali nelle città"

Per quanto riguarda i posti-km, nel 2012 gli autobus, che coprono la quota più consistente dell'offerta di trasporto pubblico urbano, fanno registrare in termini assoluti i valori più elevati: Roma (12.812 milioni di posti-km), Torino (3.971 milioni), Milano (3.593 milioni), Genova (2.578 milioni) e Napoli (1.853 milioni). I livelli di offerta più bassi (inferiori ai 5 milioni) si rilevano, invece, a Tempio Pausania (4,4 milioni), Carbonia (3,9 milioni), Lanusei (1,7 milioni) e Fermo (0,3 milioni).

Milano eroga la maggior offerta per tram, filobus e metropolitana in termini di posti-km (rispettivamente 3.184, 615 e 10.567 milioni). Elevati valori di posti-km sono offerti anche dalle tramvie di Torino (1.012 milioni) e Roma (990 milioni); sempre nella Capitale e a Bologna si rileva in valore assoluto elevata offerta di posti-km delle filovie: rispettivamente 135 e 108 milioni.

Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare buona dotazione assoluta anche a Roma (7.967 milioni di posti-km), Torino (1.238 milioni) e Napoli (1.206 milioni). Considerando il complesso delle modalità di trasporto pubblico sono Biella e Parma le città dove l'offerta di posti-km è cresciuta di più: nell'intervallo 2011-2012: rispettivamente +26,3 e +19,7%, mentre rapportando l'offerta complessiva alla popolazione è ancora Milano in testa alla graduatoria (con oltre 13.200 posti-km per abitante), seguita da Cagliari (oltre 8.300).

	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale (milioni di posti-km)
<b>Roma</b>	12.812,00	989,6	135,4	7.966,70	21.903,70
<b>Milano</b>	3.592,80	3.183,80	615	10.567,30	17.958,90
<b>Torino</b>	3.971,00	1.012,00	-	1.238,00	6.221,00
<b>Napoli</b>	1.852,50	80,4	38,5	1.206,40	3.177,80
<b>Genova</b>	2.577,90	-	79,4	179	2.836,30
<b>Firenze</b>	1.848,90	300,1	-	-	2.149,00
<b>Venezia</b>	1.644,20	75,7	-	-	1.719,90
<b>Bologna</b>	1.406,50	-	108	-	1.514,50
<b>Messina</b>	1.464,00	-	-	-	1.464,00
<b>Trieste</b>	1.236,60	9,4	-	-	1.246,00
<b>Bari</b>	1.019,10	-	-	-	1.019,10
<b>Sassari</b>	903,4	-	-	54,2	957,6
<b>Bergamo</b>	692,8	132,1	-	-	824,9
<b>Parma</b>	701,1	-	78,8	-	779,9

Tabella 44 - Milioni di posti-km offerti per modalità di trasporto pubblico nei grandi comuni, 2012.  
Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture 2012-2013

#### Il trasporto non di linea - Taxi e NCC

Nel territorio di Roma la densità di taxi è di 2.9 vetture ogni mille abitanti, un valore che la pone al secondo posto tra le grandi città dopo Milano. Seguono Napoli (2,5), Firenze (1,8), Torino e Bologna (1,7) e Genova (1,5), mentre rimangono molto indietro Palermo e Bari (0,5). Tuttavia, tenendo conto dell'estensione delle aree metropolitane su cui si svolge il servizio, i taxi sono maggiormente concentrati a Milano (26,7 vetture per kmq) e Napoli (20,3), e in misura minore a Torino (11,6), dove i taxi sono quindi più facilmente reperibili rispetto a Roma (5.9 vetture per kmq, ma se si considera solo la superficie interna al GRA si arriva a 20,8) e alle altre città. Anche in rapporto con la rete stradale, i due comuni con il più alto numero di taxi per km sono ancora Milano e Napoli.

Città	Licenze	Densità (taxi per 1000 ab.)	Densità (taxi per kmq)	Densità (taxi per km strada)
<b>Roma</b>	7661	2,9	5,9	0,9
<b>Milano</b>	4855	3,8	26,7	2,9
<b>Napoli</b>	2376	2,5	20,3	2,2
<b>Torino</b>	1505	1,7	11,6	0,9
<b>Palermo</b>	321	0,5	2,0	0,2
<b>Genova</b>	869	1,5	3,6	1,0
<b>Bologna</b>	640	1,7	4,5	0,8
<b>Firenze</b>	654	1,8	6,4	0,7
<b>Bari</b>	153	0,5	1,3	0,1

Tabella 45 - Densità dei taxi nelle grandi città italiane (2014) Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni, Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

È utile altresì riportare un confronto tra la densità dei taxi in alcune città europee e a New York.

Città	Numero di taxi	Stima popolazione area metropolitana (migliaia)	Densità (taxi ogni 1000 pers.)	Densità (taxi per kmq urbana)
<b>Roma</b>	7661	3798	2,02	6,90
<b>Amsterdam</b>	2400	1600	1,50	4,75
<b>Barcellona</b>	10482	4656	2,25	9,75
<b>Berlino</b>	6936	4006	1,73	5,15
<b>Bruxelles</b>	1248	2072	0,60	1,55
<b>Copenaghen</b>	2016	1231	1,64	4,45
<b>Dublino</b>	11299	1158	9,76	24,94
<b>Helsinki</b>	1500	1203	1,25	2,34
<b>Londra</b>	22174	10149	2,18	12,76
<b>Madrid</b>	15646	6183	2,53	11,84
<b>New York</b>	13437	20661	0,65	1,15

Tabella 46 - Densità dei taxi nelle principali città europee e New York (2014). Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (aggiornamento 2014). Demographia, Demographia World Urban Areas, 10 edizione annuale (2014)

L'accesso al mercato dei servizi taxi e noleggio con conducente (NCC) presenta in Italia barriere legate alla programmazione quantitativa di regioni e comuni (che stabiliscono il numero e tipo di veicoli), alla disciplina delle modalità di svolgimento del servizio, e infine all'ottenimento delle licenze e autorizzazioni. Nonostante i titoli autorizzatori siano rilasciati gratuitamente tramite bando di concorso pubblico, per i taxi non sono stati effettuati nuovi rilasci negli ultimi anni, e i trasferimenti delle licenze esistenti hanno avuto carattere privato, generalmente a prezzi elevati. Inoltre, come più ampiamente illustrato nell'Atto di segnalazione adottato dall'Autorità in materia, negli ultimi anni, il settore è stato interessato da un profondo processo di innovazione e dalla diffusione di nuove piattaforme tecnologiche, che hanno semplificato la ricerca di una vettura da parte dei clienti permettendo di localizzare la vettura disponibile più vicina.

### 3.6.2.2. Contratti di servizio

Dal censimento effettuato dall'Osservatorio emerge un quadro frammentato dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, differente da regione a regione; secondo i dati trasmessi dalle regioni, il numero totale di contratti nelle regioni a statuto ordinario è pari a circa 880, che diventano oltre 1000 considerando anche le regioni a statuto speciale ed alcuni servizi ancora a carico dello Stato centrale.

In alcune realtà territoriali, titolare del contratto di servizio è un raggruppamento d'impresе, come ad esempio nel caso della regione Calabria, dove affidatarie dei contratti regionali per TPL su gomma sono 6 società consortili che raggruppano 28 aziende. Per contro, in altri casi si verifica che alcune imprese sono titolari di più contratti di servizio, anche in regioni differenti; si cita al riguardo il caso di Trenitalia (16 contratti di servizio con altrettante regioni, oltre Stato).

Sicilia e Campania fanno registrare il più alto numero di contratti di servizio con oltre 100 imprese, seguite da Lazio a quota 97 e Lombardia a 77. Generalmente il numero dei contratti è sempre più alto del numero delle imprese (eccetto per il Piemonte) poiché un'impresa può avere stipulato più contratti con enti territoriali diversi nell'ambito della stessa regione. Si evidenzia, peraltro, anche la possibilità che un'impresa possa avere contratti differenti per tipologia di servizio (es. urbano-extraurbano; ferrogomma ecc.). In alcuni casi i comuni realizzano direttamente il servizio (13 su tutto il territorio nazionale). Si tratta dei comuni laziali di Fara in Sabina, Graffignano, Ladispoli, Moricone, Santa Marinella, quelli lombardi di Gaggiano, Gorgonzola, Monte Isola, Pigra, Vendrognò, quelli toscani di Badia Tedalda e Talia, e il comune abruzzese di Sulmona.

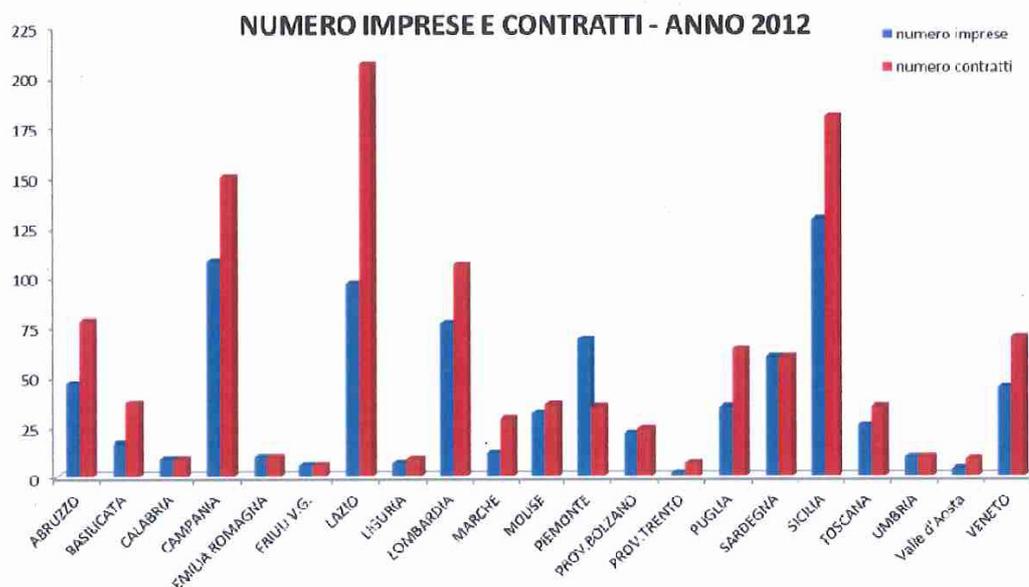


Figura 83 - Numero imprese e contratti per regione (2012). Fonte: Osservatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale. Relazione annuale al Parlamento 2014.

## 3.6.2.3 Contributi pubblici

L'ammontare totale del costo del servizio a carico dell'ente pubblico di riferimento, desunto dai prospetti inviati dalle Regioni a statuto ordinario, è pari a circa 6.400.000.000,00 euro, a cui vanno aggiunti i costi sostenuti dalle Regioni a statuto speciale ed i costi a carico dello Stato per un totale complessivo di circa 7.3 miliardi di Euro come evidenziato in tabella.

	Trasporto pubblico ferroviario						
	totale TPL (€)	Trenitalia	Altro ferroviario	gestore	Totale ferro	% ferro su TPL	% Trenitalia su TPL
<b>Abruzzo</b>	156.361.459	44.421.640	30.534.996		74.956.636	47,94	28,41
<b>Basilicata</b>	104.477.983	50.053.656	23.267.782		53.321.438	51,04	28,77
<b>Calabria</b>	251.936.131	95.521.395	28.864.865		124.386.261	49,37	37,91
<b>Campania</b>	674.681.822	152.215.274	150.056.298		302.269.572	44,80	22,56
<b>Emilia Romagna</b>	360.774.591		143.106.712		143.106.712	39,67	39,67
<b>Lazio</b>	1.152.956.428	219.000.000	94.000.000		313.000.000	27,15	18,99
<b>Liguria</b>	220.888.650	78.731.466	2.456.251		81.187.717	36,76	35,64
<b>Lombardia</b>	1.374.189.685		509.136.291		509.136.291	37,05	0,00
<b>Marche</b>	104.429.414	38.730.368			38.730.368	37,09	37,09
<b>Molise</b>	51.912.835	22.404.079			22.404.079	43,16	43,16
<b>Piemonte</b>	572.080.238	236.000.810	18.369.338		254.370.148	44,46	41,25
<b>Puglia</b>	411.981.528	60.008.000	193.335.855		253.341.855	61,49	14,57
<b>Toscana</b>	500.065.247	226.017.292	11.680.385		237.697.677	47,53	45,20
<b>Umbria</b>	98.806.805	36.496.638	7.016.042		43.512.680	44,04	36,94
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	153.754.141	35.315.345	1.909.090		37.224.436	24,21	22,97
<b>P.A di Bolzano</b>	108.851.210	34.915.344	21.441.683		56.357.027	51,77	32,08
<b>P.A. Trento</b>	101.326.000	27.620.000	51.756.000		79.376.000	78,34	27,26
<b>Veneto</b>	388.122.263	127.548.376	7.723.887		134.822.263	34,74	32,86
<b>Sardegna</b>	193.522.716	40.467.450	27.688.260		68.155.710	35,22	20,91
<b>Sicilia</b>	357.598.732	111.535.920	25.500.000		137.035.920	38,32	31,19
<b>Valle d'Aosta</b>	41.955.000	23.000.000			23.000.000	54,82	54,82
<b>TOTALE</b>	7.380.672.887	1.464.997.685	1.294.203.480		2.827.356.876	38,31	19,85

Tabella 47 - Corrispettivi TPL contratti di servizio (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

Nel grafico che segue sono riportati i valori totali dei corrispettivi dei contratti stipulati nell'ambito di ciascuna regione a statuto ordinario, posti a confronto con i dati di riparto del fondo TPL dell'anno 2013.

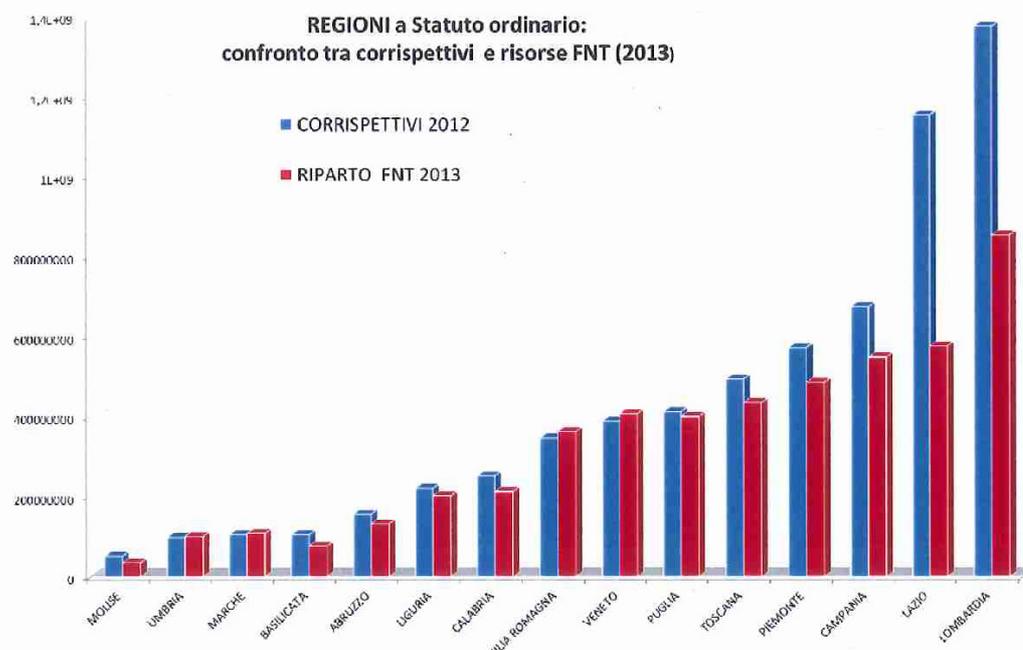


Figura 84 - Ammontare costo servizi TPL, regioni a statuto ordinario (2012). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

ANNO 2012	AMMONTARE CORRISPETTIVI	%	DM 382- RIPARTO ANNO 2013	%
ABRUZZO	156.361.459,00	2,43	132.577.053,68	2,69
BASILICATA	104.477.983,93	1,63	76.391.982,61	1,55
CALABRIA	251.936.131,58	3,92	212.418.996,80	4,31
CAMPANIA	674.681.822,63	10,50	547.558.017,26	11,11
EMILIA ROMAGNA	360.774.591,47	5,62	362.245.853,01	7,35
LAZIO	1.152.956.428,31	17,95	575.650.552,81	11,68
LIGURIA	220.888.650,81	3,44	201.576.263,78	4,09
LOMBARDIA	1.374.189.685,12	21,39	852.633.096,19	17,30
MARCHE	104.429.414,96	1,63	107.441.627,14	2,18
MOLISE	51.912.835,34	0,81	34.992.456,55	0,71
PIEMONTE	572.080.238,10	8,91	484.965.876,68	9,84
PUGLIA	411.981.528,19	6,41	399.209.715,56	8,10
TOSCANA	500.065.247,92	7,78	434.202.172,11	8,81
UMBRIA	98.806.805,61	1,54	100.048.854,63	2,03
VENETO	388.122.263,53	6,04	406.109.636,57	8,24
<b>TOTALE</b>	<b>6.423.665.086,50</b>	<b>100</b>	<b>4.928.022.155,38</b>	<b>100</b>

Tabella 48 - Ammontare importi TPL regioni a statuto ordinario (2012, confronto con riparto 2013). Fonte: Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, Relazione annuale al Parlamento (2014)

La Lombardia e il Lazio sono le Regioni con la spesa più alta; sono anche le Regioni che hanno al loro interno i contratti con gli importi singolarmente più elevati. Deve essere osservato, per quanto attiene la regione Lombardia, che il servizio svolto dalla ATM di Milano ha una peculiarità rispetto alla gran parte degli altri contratti, in quanto prevede un affidamento del servizio gross cost. Il Comune di Milano introita direttamente il costo dei biglietti ed eroga un contributo commisurato all'intero costo del servizio sostenuto dall'azienda per l'espletamento del servizio. Tale impostazione raffrontata a quelle seguite in altre regioni (contratti net-cost) comporta una ripartizione del fondo nazionale più o meno coerente in base al grado di copertura del fabbisogno (costi + ricavi).

La situazione complessiva dei contratti di servizio ferroviario è dettagliatamente riportata nella Relazione Annuale al Parlamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto pubblico locale (Relazione del 2014 per dati del 2012).

### 3.6.2.4 Ricavi e costi operativi

#### Costi di produzione

Nel 2012 rispetto al 2011 i costi totali sostenuti dagli operatori per la produzione fanno segnare un aumento del 3%. Tale trend è per lo più riconducibile un incremento del costo dei carburanti +7% e degli ammortamenti +10%. Il costo del personale, invece, si riduce del 2% a causa della riduzione della forza lavoro impiegata.

	2009	2010	2011	2012	Var.% 2011-12
<b>Materie prime</b>	100	108	114	123	7
<b>Servizi</b>	100	95	93	93	0
<b>Ammortamenti</b>	100	128	102	111	10
<b>Costi operativi</b>	100	101	100	102	2
<b>Costo del personale</b>	100	101	100	98	-2
<b>Totale Costi della Produzione</b>	100	101	100	103	3

Tabella 49 - Evoluzione costi della produzione. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

#### Ricavi da traffico

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale fa segnare a livello medio nazionale un miglioramento. Tale risultato va ricondotto ad un incremento delle tariffe (per compensare i tagli di trasferimenti pubblici) più sostenuto rispetto alla crescita fisiologica dei costi operativi di produzione.

In ogni caso, a livello medio nazionale, si è sempre molto al di sotto del valore obiettivo del 35, anche se è evidente la forte dispersione territoriale tra le aree settentrionali e le aree centro meridionali del Paese.

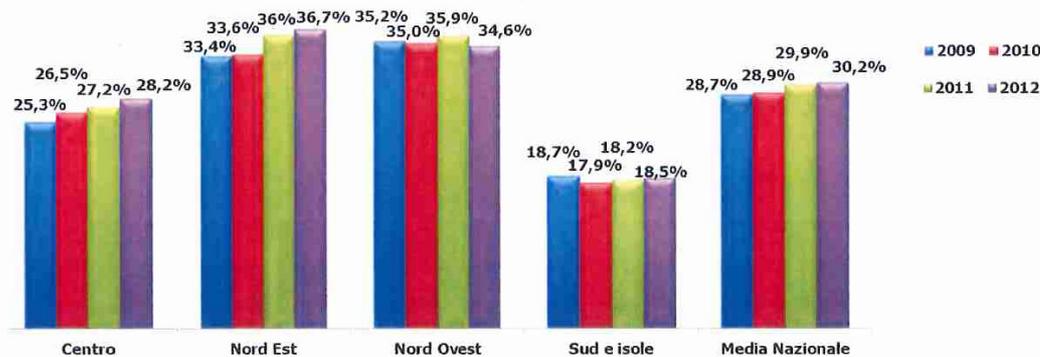


Figura 85 - Rapporto ricavi da traffico su costi operativi urbano + extraurbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

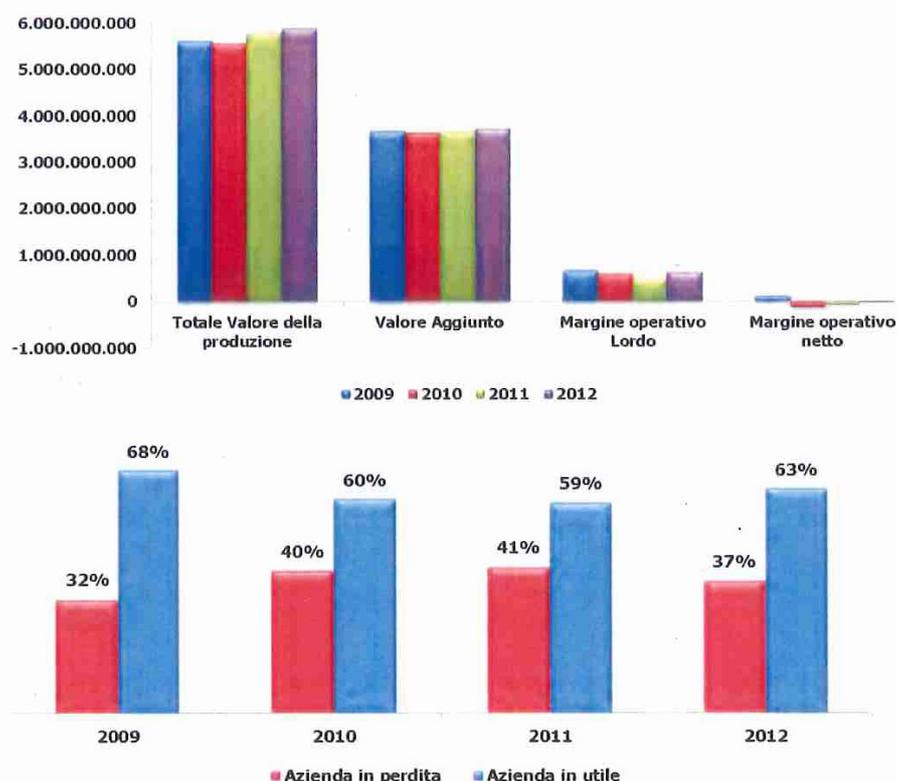


Figura 86 - Evoluzione indicatori gestionali e risultati d'esercizio. Fonte: Elaborazioni ASSTRA-ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2012, rispetto ai tre anni precedenti, si registra un lieve miglioramento del valore aggiunto indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza ed è pari alla differenza tra ricavi totali (Totale valore della produzione) e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi).

A cascata, quindi, si assiste anche ad un lieve incremento del margine operativo lordo (EBIT-DA). Tale indicatore, essendo espresso al lordo dei costi non monetari (ammortamenti, accantonamenti, svalutazioni) rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento operativo di un'azienda.

Si inverte, infine, il trend negativo relativo alla percentuale di aziende che chiudono i conti in rosso le quale passano, per la prima volta dopo vari anni dal 41 del 2011 al 37 del 2012.

### 3.6.2.5 Aspetti tariffari

Il tema delle tariffe, in un periodo di riduzione di trasferimenti pubblici e conseguentemente di servizio, ha perso il ruolo da protagonista assunto negli anni precedenti. L'aumento dei prezzi è stato spesso la risposta più immediata utilizzata da molte amministrazioni pubbliche che si sono trovate costrette a chiedere all'utenza un maggiore contributo per la copertura dei costi del servizio. Ciò ha avuto come effetto immediato un miglioramento sui flussi reddituali delle aziende anche se non interamente compensativo dei tagli subiti ma che è destinato a congelarsi se non alimentato da adeguate risorse. Nonostante il livello delle tariffe infatti sia comunque ben al di sotto dei livelli europei, i margini per ulteriori aumenti si sono drasticamente ridotti soprattutto perché non affiancati da miglioramenti nella qualità del servizio.

Nonostante le pubbliche amministrazioni tendano a privilegiare i viaggiatori abituali a dispetto di quelli occasionali applicando maggiori aumenti a quest'ultimi rispetto ai primi, per il primo anno l'aumento dell'abbonamento mensile risulta maggiore (2,6%) rispetto a quello del biglietto a tempo (1,9%). A livello territoriale si evidenzia che il Centro dopo un'impennata di aumento registrata lo scorso anno, dovuta principalmente all'aumento di Roma, ha registrato tra il 2013 e il 2014 una completa stabilità sia per quanto riguarda il biglietto a tempo che l'abbonamento mensile. Il Nord Ovest registra invece un aumento del biglietto a tempo sostenuto (0,7%) e un aumento significativo dell'abbonamento mensile dovuto principalmente all'aumento registrato a Milano. Il Nord Est e Sud e Isole tra il 2013-2014 registrano un andamento simile di aumento. Nel Nord Est il biglietto a tempo è aumentato del 4,1% mentre nel Sud e Isole del 3,6%, l'abbonamento mensile nel primo è aumentato dell'1,2% e nel secondo 1,8%.

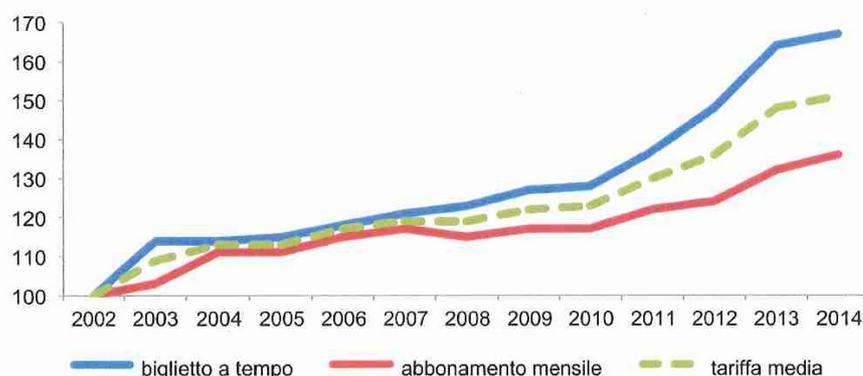


Figura 87 - Evoluzione tariffaria in ambito urbano. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

La tabella seguente mostra la media del biglietto per le diverse fasce chilometriche considerate. A livello nazionale la tariffa media risulta, per la fascia 1-6 km, pari a 1,30 euro registrando un aumento rispetto al 2013 pari al 4,8%. Per la fascia 20-30 km invece la tariffa media risulta pari a 2,77 euro mentre per la fascia 50-60 km pari a 4,43 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata simile per le due fasce, il 5,3% per la prima e il 5,5% per la seconda. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze all'interno delle diverse fasce chilometriche.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	1,34	1,38	2,61	2,72	4,36	4,52
Nord Est	16	1,19	1,28	2,89	2,97	4,18	4,54
Centro	8	1,19	1,29	2,66	3,00	4,42	4,77
Sud e Isole	11	1,27	1,27	2,25	2,35	3,96	4,00
Media Nazionale	44	1,24	1,30	2,63	2,77	4,20	4,43

Tabella 50 - Prezzo medio del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Per la fascia 1-6 km, il prezzo dell'abbonamento mensile è addirittura inferiore a quello del servizio urbano e pari a 31,97 euro superiore al valore del 2013 del 4,4%. Per la fascia 20-30 km invece l'abbonamento medio mensile risulta pari a 55,03 euro mentre per la fascia 50-60 km a 76,83 euro. La variazione rispetto al 2013 è stata rispettivamente del 2,8% per la fascia 20-30 km e 4,5% per quella 50-60 km.

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	3,0	4,2	3,7
Nord Est	7,6	2,8	8,6
Centro	8,4	12,8	7,9
Sud e Isole	0,0	4,4	1,0
Media Nazionale	4,8	5,3	5,5

Tabella 51 - Variazione del biglietto per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA

La sostanziale omogeneità dei prezzi a livello territoriale che si è riscontrata all'interno delle tariffe del biglietto non si verifica nell'abbonamento mensile. Soprattutto per la fascia più alta si osserva un abbonamento medio del Nord Ovest che raggiunge quasi i 100 euro (95,21 euro) contro un abbonamento del Nord Est pari a solo 63,63 euro.

Ripartizione territoriale	Conteggio aziende	Fascia 1-6 km		Fascia 20-30 km		Fascia 50-60 km	
		media 2013	media 2014	media 2013	media 2014	media 2013	media 2014
Nord Ovest	9	31,94	32,75	61,50	61,63	84,25	95,21
Nord Est	16	29,99	31,11	51,16	52,46	61,42	63,63
Centro	8	31,16	34,88	50,30	54,44	71,18	76,43
Sud e Isole	11	30,21	30,46	59,41	59,98	85,86	86,76
Media Nazionale	44	30,62	31,97	55,03	56,55	73,52	76,83

Tabella 52 - Prezzo medio dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

Ripartizione territoriale	var % 2013-2014		
	Fascia 1-6 km	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60 km
Nord Ovest	2,5	0,2	13,0
Nord Est	3,7	2,5	3,6
Centro	11,9	8,2	7,4
Sud e Isole	0,8	1,0	1,0
Media Nazionale	4,4	2,8	4,5

Tabella 53 - Variazione dell'abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambito territoriale. Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati bilanci aziendali

### Taxi

Il confronto delle componenti tariffarie del servizio taxi dovrebbe tenere presente le differenze strutturali tra le città (estensione territoriale, caratteristiche urbanistiche e di viabilità, livello di congestione ed offerta di Tpl. A fronte delle specificità di ogni città, si osserva che nelle città del sud le tariffe (sia chilometrica sia oraria) si attestano su valori mediamente inferiori; a Palermo si rileva il minor costo orario (16,90 euro) e il minor importo fisso alla partenza (2,54 euro), mentre il minor costo chilometrico iniziale è applicato a Napoli (0,77 euro/km). Roma si pone in linea con Milano (ove si registra il costo massimo orario 27,76 euro) e Torino. Il costo di una corsa standard (5 km di percorso con 5 minuti di sosta o di traffico) a Roma appare in linea con le città di Bologna e Milano, mentre risulta avere un costo lievemente inferiore alle città del nord-est e superiore alle città del sud considerate, con uno scarto superiore all'euro. Il confronto tariffario con le grandi città europee e New York permette di rilevare come il prezzo medio della corsa tipo ipotizzata presenti per Roma valori simili a Parigi e Dublino. I più alti prezzi si rilevano a Londra (14,34), Helsinki (16,45) e Copenaghen (16,68).

Città	Importo fisso alla partenza (€)	Tariffa a tempo iniziale (€/h)	Tariffa chilometrica iniziale (€/km)	Tariffa chilometrica extraurbana (€/km)	Supplementi (€)		Prezzo di una corsa standard (€) (5 km, 5 min) (a)
					Festivo	Notturmo	
<b>Roma</b>	3,00	27,00	1,10	-	1,50	3,50	10,70
<b>Milano (b)</b>	3,20	27,76	1,06	1,80	2,00	3,00	10,60
<b>Napoli</b>	3,50	18,00	0,77	1,54	2,50	2,50	8,65
<b>Torino (b)</b>	3,50	25,50	1,05	1,43	1,50	2,50	12,00
<b>Palermo</b>	2,54	16,90	0,84	1,49	1,58	1,91	8,00
<b>Genova</b>	5,00	24,00	0,90	1,50	2,00	2,50	11,50
<b>Bologna (c)</b>	3,00	24,00	1,13-1,15	1,40	1,70	2,60	10,61
<b>Firenze (b)</b>	3,30	24,00	0,91	1,64	2,00	3,30	11,20
<b>Bari (b)</b>	3,00	20,00	0,80	1,40	2,00	2,00	9,14

Tabella 54 - Confronto componenti tariffarie servizio taxi in diverse città. Fonte: Elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti internet e degli uffici taxi dei comuni (agosto 2013)

(a) Le corse standard sono simulate calcolando gli scatti in 5 km di viaggio e 5 minuti di sosta nel traffico o in attesa, con un taxi su piazza e tariffa diurna feriala urbana, tenendo conto delle tariffe progressive e ipotizzando che i minuti di sosta siano metà nella parte iniziale e metà nella parte finale del tragitto.

(b) Tariffa progressiva secondo i km percorsi; il costo extraurbano corrisponde (eccetto Firenze) alla tariffa praticata quando la vettura viaggia a oltre 50 km/h per più di 1 minuto.

(c) Tariffa progressiva secondo l'importo segnato dal tassametro; la tariffa chilometrica è 1,15 € nei primi 2 km e 1,13 nei successivi 2.

### 3.6.2.6 Indicatori di qualità

L'Osservatorio Audimob dell'Isfort rileva i livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici distinguendo utenti di autobus e treno, locali e regionali. Al riguardo, gli utenti abituali, ovvero che fanno ricorso al mezzo almeno 3 o 4 volte a settimana, sono di norma un po' meno soddisfatti rispetto agli utenti saltuari e nel 2013. La forbice si è leggermente allargata per la metropolitana, il treno locale e il pullman. Nel caso dell'autobus/tram i punteggi di soddisfazione restano invece allineati tra utenti saltuari e utenti sistematici.

Punteggi 1-10	2013	2012	2011
<b>Autobus/Tram</b>			
Utenti abituali	6,2	6,1	6,2
Utenti saltuari	6,2	6,1	6,1
<b>Metropolitana</b>			
Utenti abituali	7,3	7,4	7,4
Utenti saltuari	7,6	7,6	7,6
<b>Treno locale/regionale</b>			
Utenti abituali	5,5	5,4	5,6
Utenti saltuari	6,1	6,2	6,2
<b>Pullman/Autobus extraurbano</b>			
Utenti abituali	6,4	6,5	6,5
Utenti saltuari	6,7	6,6	6,6

Tabella 55 - Soddisfazione in base alla frequenza d'uso degli intervistati. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per segmentazione è quello territoriale, guardando all'autobus, le differenze tra le aree del Paese sono piuttosto marcate, tuttavia nel 2013 i divari si sono un po' ridotti (a differenza di quanto era avvenuto nel 2012). Il Nord-Est resta l'area territoriale dove la qualità percepita del

trasporto urbano di superficie è più alta, con un punteggio medio pari a 7 (conferma il dato del 2012 e migliora quello del 2008). Sufficienza piena per l'autobus/tram nel Nord-Ovest (anche in questo caso una conferma sul 2012 e un significativo miglioramento rispetto al 2008). Le note dolenti riguardano il Centro Italia e soprattutto il Mezzogiorno, dove i valori medi scendono sotto la sufficienza, fermandosi rispettivamente a 5,9 e a 5,6 (valori comunque in leggera crescita rispetto sia al 2012 che al 2008).

Punteggi 1-10	Autobus e tram			Metropolitana		
	2013	2012	2008	2013	2012	2008
<b>Nord-Ovest</b>	6,6	6,6	6,3	8,2	8,0	7,6
<b>Nord-Est</b>	7,0	7,0	6,8	-	-	-
<b>Centro</b>	5,9	5,7	5,5	6,9	7,1	7,0
<b>Sud e Isole</b>	5,6	5,5	5,5	7,3	7,3	7,1
<b>Totale</b>	6,2	6,1	6,0	7,6	7,6	7,3

Tabella 56 - Soddisfazione di alcuni mezzi di trasporto pubblico urbano per circoscrizione territoriale. Punteggi 1-10. Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani

Per la metropolitana, una riconosciuta eccellenza si registra nelle città del Nord- Ovest, dove il punteggio medio supera l'8 ed espone una significativa crescita rispetto al 2008 (da 7,6 a 8,2). Meno brillante la percezione di qualità della metropolitana nel Centro Italia (Roma) con uno scivolamento al voto medio di 6,9 (dal 7,1 del 2012) e anche al Sud (Napoli) dove tuttavia la valutazione media resta ben superiore al 7.

Per quanto riguarda la velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto, il tendenziale allungamento medio degli spostamenti, a fronte di un consumo di tempo di fatto stabilizzato, sta determinando un progressivo, seppure molto graduale, incremento delle velocità medie delle percorrenze. In particolare nel 2013 i dati relativi al trasporto urbano evidenziano un leggero aumento della velocità media dell'auto (29km/h) che si attesta al doppio di quella dei mezzi pubblici (15km/h, stabile rispetto al 2012), mentre un sorprendente decremento della velocità media in ambito urbano ha riguardato la moto (30km/h, riallineandosi ai livelli del 2011 dopo l'exploit del 2012). Per gli spostamenti extra-urbani la crescita della velocità media è più pronunciata per i mezzi di trasporto collettivo (da 39km/h del 2012 a 42km/h del 2013), con una distanza molto più ridotta rispetto all'auto (48km/h) e alla moto (43km/h). Si conferma quindi che la criticità competitiva sui tempi di percorrenza per i mezzi collettivi di trasporto si concentra nei perimetri urbani, mentre le relazioni extraurbane, sia per la componente ferroviaria che per quella su gomma, assicura tempi di spostamento assolutamente ragionevoli e competitivi rispetto a quelli dei mezzi privati.

## Parte seconda - Attività dell'Autorità

---

### 1. Introduzione

Questa sezione del Rapporto presenta le principali attività svolte dalla Autorità di regolazione dei trasporti nel periodo di riferimento (1 luglio 2014 – 30 giugno 2015) in esecuzione di quanto disposto dal comma 5 dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni ed integrazioni (di seguito anche "legge istitutiva" o art. 37 dl 30/1/2011).

Ove ciò rilevi, si evidenziano i passaggi nei quali il Rapporto tiene luogo delle relazioni che l'Autorità è tenuta a presentare in esecuzione di specifiche ed ulteriori disposizioni normative. Nel descrivere le azioni intraprese e le misure adottate dall'Autorità si fa rinvio agli atti ed ai provvedimenti di cui si fornisce anche un separato elenco nella parte III del presente Rapporto.

### 2. Organizzazione, funzionamento, finanza e personale

#### 2.1 Organizzazione e funzionamento

---

Nel periodo di riferimento sono proseguite le azioni necessarie ad integrare l'assetto organizzativo e ad assicurare il pieno funzionamento dell'Autorità. Tutti gli Uffici previsti dal Regolamento concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Autorità sono stati costituiti e se ne è assicurata la continuità della gestione e del coordinamento mediante la preposizione agli stessi di un Segretario Generale, come previsto dalle norme istitutive.

Sul piano delle procedure a rilevanza esterna ed interna, l'Autorità ha adottato modifiche dei Regolamenti inerenti il trattamento giuridico ed economico del personale e la disciplina contabile. In quest'ultimo caso, in particolare, l'Autorità ha adeguato il testo al mutato quadro normativo in materia di acquisto di beni e servizi, precisato la disciplina in materia di procedimenti di spesa e di impegno ed integrato il regolamento con disposizioni in materia di trasferte e missioni del personale e del Consiglio. L'Autorità ha altresì adottato la disciplina dell'orario di lavoro e di servizio e del servizio sostitutivo di mensa e rideterminato la propria pianta organica per tener conto di quanto previsto dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (v. infra).

In esecuzione dell'art. 27 del Regolamento di organizzazione e funzionamento, con Delibera n. 15/2015 del 19 febbraio 2015, l'Autorità ha nominato il Nucleo di valutazione incaricato di svolgere attività di "valutazione e controllo strategico finalizzata alla verifica delle scelte operative effettuate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Consiglio". Conseguentemente ha approvato il sistema di misurazione e valutazione della performance – *Performance Management* – destinato a tutto il personale dipendente ed ispirato a principi di meritocrazia e di miglioramento continuo della *performance*. Il sistema è finalizzato non soltanto all'erogazione del premio annuale di risultato ed agli eventuali avanzamenti di carriera del personale, ma anche e soprattutto a migliorare gli *skills* di tutte le persone coinvolte. Gli elementi caratterizzanti del sistema sono la addizionalità degli obiettivi rispetto ai compiti degli uffici e la misurabilità dei risultati attesi. Al momento della redazione del presente Rapporto si è conclusa la fase di assegnazione, per tutto il personale dell'Autorità, degli obiettivi relativi all'anno 2015.

Il 25 marzo 2015 il Consiglio dell'Autorità ha approvato, in via preliminare, il Programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2015 – 2017 per la successiva acquisizione dell'avviso

delle Associazioni rappresentate nel Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti, così come previsto dall'art. 10 del Decreto legislativo 14 marzo 2013 n. 33, recante il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni". Conseguentemente, l'Autorità ha aggiornato ed implementato la sezione "Autorità trasparente" del proprio sito web istituzionale.

Il 7 maggio 2015, il Consiglio ha approvato in via preliminare il Codice Etico applicabile a tutti i soggetti che, a qualsiasi titolo, intrattengano rapporti con l'Autorità. Alla finalizzazione del Codice seguirà la designazione del Garante Etico, come previsto dal Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità.

Non ultimo, hanno preso pienamente avvio le attività dell'Advisory Board il cui primi elaborati saranno discussi in occasione di un convegno che si terrà in occasione del secondo anniversario dell'Autorità.

### **2.1.1 L'esecuzione delle misure di razionalizzazione delle Autorità indipendenti**

Come noto, il decreto legge 26 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, ha dettato, tra l'altro, all'art. 22, una serie di obblighi finalizzati alla razionalizzazione delle autorità indipendenti. Dell'adempimento di tali obblighi da parte dell'Autorità si rende di seguito conto partitamente.

Più specificamente, il comma 4 dell'art. 22 prevede l'obbligo della gestione unitaria delle procedure di reclutamento del personale tra le Autorità. A tal riguardo, il 9 marzo del corrente anno è entrata in vigore una convenzione quadro tra tutte le Autorità indipendenti interessate dal provvedimento (Autorità garante della concorrenza e del mercato, Commissione nazionale per le società e la borsa, Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, Garante per la protezione dei dati personali, Autorità nazionale anticorruzione, Commissione di vigilanza sui fondi pensione e Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali) che disciplina, fra l'altro, le modalità concrete di svolgimento delle procedure di reclutamento oggetto di gestione unitaria, la comunicazione annuale da parte di ciascuna Autorità delle proprie esigenze di personale e l'individuazione del "Referente della Convenzione Quadro".

Per quanto riguarda il comma 5 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti di ridurre in misura non inferiore al 20% il trattamento accessorio del personale anche con qualifica dirigenziale, l'unico istituto al quale tale provvedimento risulta applicabile nel 2014, è il premio di risultato. A tale proposito, con decisione del 24 ottobre 2014, l'Autorità ha fissato al 15% dello stipendio lordo il valore massimo del premio di risultato riducendo, così, del 25% il valore massimo precedentemente previsto dall'art. 38 del Regolamento concernente il trattamento giuridico ed economico del personale (20%), che è stato successivamente modificato a regime. Tale valore era originariamente previsto al 20%, inferiore del 25% al massimo previsto per l'annualità 2014. In fase di applicazione degli istituti ulteriori del lavoro straordinario e, ove disposta, dell'indennità di funzione si terrà conto delle prescrizioni di cui all'art.22, comma 5, del Decreto.

I commi 6 e 9, lettera f), dell'art. 22 impongono inoltre, di ridurre a decorrere dal 1 ottobre 2014 ed in misura non inferiore al 50% rispetto a quella complessivamente sostenuta nel 2013, la spesa per incarichi di consulenza, studio e ricerca e quella per gli organi collegiali non previsti dalla legge. Tale spesa non deve comunque eccedere il 2% di quella complessiva. In proposito, le spese dell'Autorità sono state pari al 1,92% del totale di quella complessiva e tutte impegnate entro il 30 settembre 2014. Rileva al riguardo la circostanza che l'Autorità è stata costituita il 17 settembre 2013 e che, pertanto, il 2013 non può essere considerato come base di riferimento per il contenimento della spesa. D'altra parte l'esercizio 2014 è stato anch'esso caratterizzato

da una struttura delle spese non ancora a pieno regime in quanto, sebbene questo abbia costituito il primo esercizio completo di gestione, l'operatività è stata limitata dalle tempistiche di completamento delle procedure di selezione del personale proveniente da pubbliche amministrazioni nonché dagli interventi normativi che hanno rallentato l'evolversi previsto delle attività. Tale effetto traslativo della spesa si riscontra dunque anche nel valore dell'indice sopra calcolato, in quanto la registrazione di un minor volume di spesa complessiva al termine dell'esercizio ha comportato la rilevazione di un maggior valore relativo dell'indice stesso.

Il comma 7 dell'art. 22 impone alle Autorità indipendenti di gestire in forma unitaria i propri servizi strumentali mediante la stipula di convenzioni o la costituzione di uffici comuni ad almeno due organismi indicando il termine del 31 dicembre 2014 per il relativo adempimento in relazione ad almeno tre dei seguenti servizi: affari generali, servizi finanziari e contabili, acquisti e appalti, amministrazione del personale, gestione del patrimonio, servizi tecnici e logistici, sistemi informativi ed informatici. Al riguardo, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha completato il proprio insediamento nei termini e con le modalità di cui al DPCM del 3 dicembre 2013 che ha fissato la sede presso gli uffici situati nel palazzo Lingotto di Torino e ritenuto congruo il termine di nove anni per la durata del contratto di comodato gratuito stipulato con il Politecnico di Torino nel maggio 2014 per il rimborso dei costi di gestione calcolati sulla base della superficie occupata e quelli delle utenze attive. Liberando gli spazi temporaneamente messi a disposizione dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato, in virtù di un analogo contratto di comodato gratuito e sulla base del medesimo DPCM, l'Autorità ha, altresì, completato l'insediamento di alcuni suoi uffici operativi nei locali di proprietà della attuale Agenzia delle dogane e dei monopoli a Roma, presso l'immobile sito in Piazza Mastai.

Sia nel caso della sede di Torino che in quello degli uffici di Roma, gli accordi intercorrenti, rispettivamente, con il Politecnico e l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli contemplano, oltre all'uso dei locali a titolo gratuito, l'adesione dell'Autorità ad una serie di servizi in comune attinenti alla logistica ed alla gestione del patrimonio, alle reti ed ai servizi tecnici ed ai sistemi informativi ed informatici. Invero, tali accordi, conformi al sopracitato DPCM, precedono ed anticipano le prescrizioni derivanti dall'art. 22 del dl n. 90/2014 nella versione risultante dalla legge di conversione. Pur avendo, quindi, di fatto dato corso anticipatamente agli adempimenti previsti con finalità di contenimento della spesa e razionalizzazione, l'Autorità si propone di esplorare ulteriori forme di collaborazione per le medesime finalità anche con altre Autorità indipendenti ed, in particolare, per quanto concerne i servizi relativi agli appalti, alle assicurazioni, alle missioni e trasferte ed alla finanza.

In relazione ai vincoli previsti dal comma 8 dell'art. 22, che impone alle Autorità indipendenti l'uso delle convenzioni quadro (CONSIP) in materia di acquisto di beni e servizi, previsti dagli artt. 26 della legge 488/1999 e art. 58 della legge 388/2008, nel periodo di riferimento l'Autorità ha fatto uso della convenzione telefonia mobile e della convenzione SCR Piemonte per la telefonia fissa, la connettività e gli approvvigionamenti di carta e cancelleria. Inoltre è stata ampiamente utilizzata la piattaforma MEPA di CONSIP per l'acquisto di beni e servizi di valore inferiore alla soglia comunitaria, ai sensi dell'art. 1, comma 450 della legge 27.12.2006, n. 296.

Quanto poi ai vincoli previsti dal comma 9 dell'art. 22, lettere da a) a e), che impongono alle Autorità indipendenti di contenere le spese di funzionamento, premesso quanto sopra illustrato in ordine all'uso gratuito degli immobili di Torino e Roma, in conseguenza della sopravvenuta impossibilità di indire autonomamente procedure concorsuali, con le assunzioni avvenute nel corso del primo semestre del 2015 la percentuale di personale a tempo indeterminato impiegata presso la sede principale di Torino è stata del 70%, nel rispetto del limite minimo fissato dalla legge. Peraltro, la spesa sostenuta nell'anno 2014 per la gestione degli uffici di Roma è stata di € 1.697.854,57, pari a circa il 14% della spesa complessiva, inferiore al limite massimo del 20% di cui al citato D.L. 90/2014.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 13 del D.L. 24 aprile 2014 n. 66, recante "Misure urgenti