

**Agenzia Mobilità  
Metropolitana Torino**

**ALLEGATO B**

**BILANCIO PREVISIONALE 2013  
E  
BILANCIO PLURIENNALE 2013-2015  
RELAZIONE**

**16 novembre 2012**



**Indice**

|                 |   |          |
|-----------------|---|----------|
| <b>PARTE 1.</b> | <b>QUADRO DI RIFERIMENTO</b> .....  | <b>5</b> |
| 1.1.            | Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo .....   | 5        |
| 1.1.1.          | La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana .....   | 14       |
| 1.2.            | La Funzione dell'Agenzia .....  | 21       |
| 1.3.            | Funzionamento dell'Agenzia .....  | 25       |
| 1.3.1.          | Programma degli incarichi di collaborazione autonoma. ....  | 26       |
| <b>PARTE 2.</b> | <b>PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2013 E TRIENNALE</b>  |          |
| 2013-2015       | .....   | 27       |
| 2.1.            | Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino..... | 29       |
| 2.1.1.          | Iniziative per la conoscenza della mobilità.....  | 29       |
| 2.1.2.          | Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....  | 30       |
| 2.1.3.          | Il confronto con le altre grandi città italiane .....   | 31       |
| 2.1.4.          | La qualità percepita dai cittadini .....  | 33       |
| 2.1.5.          | La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....   | 34       |
| 2.1.6.          | I risultati attesi.....   | 36       |
| 2.1.7.          | Le valutazioni di scenario .....  | 38       |
| 2.2.            | Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....  | 38       |
| 2.2.1.          | La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano.....   | 38       |
| 2.2.2.          | Il sistema ferroviario metropolitano.....   | 39       |
| 2.2.3.          | Linee di metropolitana .....  | 43       |
| 2.2.4.          | Sistema tranviario .....  | 43       |
| 2.2.5.          | Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....   | 47       |
| 2.3.            | Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015 .....   | 48       |
| 2.3.1.          | La programmazione triennale e lo stato di attuazione .....  | 48       |
| 2.3.2.          | La programmazione del TPL nell'area metropolitana .....   | 49       |
| 2.3.3.          | Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015.....  | 53       |
| 2.3.4.          | Progetto TRIA .....   | 60       |
| 2.3.5.          | Osservazione dei servizi.....   | 61       |
| 2.3.6.          | Il sistema tariffario.....  | 63       |
| 2.4.            | Amministrazione del sistema di TPL .....  | 64       |
| 2.4.1.          | La gestione dei contratti ferroviari.....   | 64       |
| 2.4.2.          | La gestione dei contratti gomma.....  | 65       |
| 2.4.3.          | La promozione del trasporto pubblico.....   | 65       |
| 2.5.            | La strategia degli investimenti .....   | 66       |

|          |   |    |
|----------|---|----|
| 2.5.1.   | La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia.....   | 66 |
| 2.5.2.   | Piano materiale rotabile ed infrastrutture.....   | 66 |
| 2.5.3.   | Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi.....  | 67 |
| 2.5.4.   | Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia ..... | 67 |
| PARTE 3. | PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO .....  | 69 |
| 3.1.     | Innovazione gestionale, saperi e formazione .....   | 69 |
| 3.1.1.   | Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino .....   | 69 |
| 3.1.2.   | Corso di formazione EMTA.....   | 69 |
| PARTE 4. | RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO .....   | 71 |
| 4.1.     | Entrata.....  | 71 |
| 4.2.     | Uscita .....  | 77 |
| 4.3.     | Criteri per il bilancio pluriennale 2013-2015 .....   | 82 |
| 4.3.1.   | Entrata .....   | 82 |
| 4.3.2.   | Uscita.....   | 82 |

## **PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO**

### **1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo**

Il quadro normativo del settore del trasporto pubblico locale continua ad evolversi rispetto a quanto già delineato nelle precedenti relazioni al Bilancio e da ultimo nella relazione sullo stato di attuazione dei programmi del 2012.

Si ricordavano nell'ultima relazione gli effetti derivanti dall'esito del referendum del 12 e 13 giugno 2011, promosso per l'abrogazione dell'art. 23-bis (Servizi pubblici locali di rilevanza economica) del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e finanza la perequazione tributaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e s.m.i.

L'abrogazione non ha avuto efficacia retroattiva per cui restano salvi gli effetti nel frattempo prodotti dalla norma abrogata.

Tra gli effetti prodotti dall'art. 23 bis, vi sono stati quelli abrogativi di precedenti leggi; la Corte Costituzionale nella sentenza 24/2011 avente ad oggetto il giudizio di ammissibilità del referendum, evidenzia come dall'esito positivo del referendum *“conseguirebbe alcuna reviviscenza delle norme abrogate da tale articolo (reviviscenza, del resto, costantemente esclusa in simili ipotesi sia dalla giurisprudenza di questa Corte – sentenze n. 31 del 2000 e n. 40 del 1997 –, sia da quella della Corte di cassazione e del Consiglio di Stato); dall'altro, conseguirebbe l'applicazione immediata nell'ordinamento italiano della normativa comunitaria relativa alle regole concorrenziali minime in tema di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione di servizi pubblici di rilevanza economica.”*

Il venir meno dell'art. 23-bis non ha travolto il D.Lgs. 422/97 (salvo che per l'avvenuta abrogazione dell'avverbio “esclusivamente” riferito alla modalità di affidamento con gara), le norme regionali attuative del D.Lgs. 422/97, il regolamento comunitario 1370/2007/CE, l'art. 61 della legge 99/09 e l'art. 4-bis della legge 102/09 che a detto regolamento comunitario fanno riferimento.

Successivamente alla citata sentenza della Corte costituzionale, sono stati adottati dal legislatore una serie di ulteriori interventi.

In occasione della manovra finanziaria dell'estate del 2011. In particolare il D.L. 13 agosto 2011, n. 138, “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo”, convertito con modificazioni dalla L. 14 settembre 2011, n. 148, all'art. 4 (rubricato Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea) ha riproposto, con alcune modifiche e integrazioni le disposizioni contenute nell'abrogato art. 23 bis del D.L. 78/2010.

L'intervento del legislatore sollevava non pochi dubbi di legittimità sul piano del rispetto dei principi costituzionali (dubbi che come si vedrà in seguito si sono rilevati fondati) in quanto riproduceva in molte parti i contenuti del citato art. 23 bis nonostante il divieto di formale o sostanziale di pristino della normativa abrogata dalla volontà popolare” (tra le altre, vedi la sentenza della Corte Costituzionale n. 468/1990 e n. 32/1993).

L'art. 4 del DL 138/2011 era stato in seguito oggetto di modifiche in occasione dell'approvazione della legge contenente le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012) – Legge 183/2011.

Nel complesso, le disposizioni del citato articolo 4, prescrivevano all'ente affidante l'obbligo di procedere, in via preliminare e con cadenza periodica, alla verifica della realizzabilità di

una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali, limitando i diritti di esclusiva (art. 4, commi 1, 2, 3, 4). A tal fine si prevedeva l'adozione, prima di procedere all'affidamento del servizio, di una "delibera quadro" da pubblicizzare e trasmettere alla Autorità Antitrust, che avrebbe dovuto evidenziare l'istruttoria compiuta nonché, per i settori sottratti alla liberalizzazione, le ragioni della decisione e i benefici derivanti dal mantenimento di un regime di esclusiva del servizio.

In ordine alle modalità di affidamento dei servizi, le disposizioni prevedevano che il conferimento avvenisse in via ordinaria tramite procedura ad evidenza pubblica in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituiti, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici (art. 4, comma 8).

Erano quindi state riproposte le prescrizioni, relativamente al contenuto di bando di gara e lettera di invito, già previste all'art. 3 del DPR 168/2010, tra le quali: il divieto di considerare come elemento discriminante nella valutazione delle offerte la disponibilità delle reti, degli impianti o di altre dotazioni patrimoniali non duplicabili a costi sostenibili ed essenziali per il servizio; l'obbligo di stabilire che i suddetti requisiti siano proporzionati alle caratteristiche e al valore del servizio; la necessità che la durata dell'affidamento non superi il periodo di ammortamento degli investimenti in immobilizzazioni materiali previsti nei capitolati di gara a carico del soggetto gestore; la facoltà di esclusione di forme di aggregazione o di collaborazione tra soggetti che possiedano singolarmente i requisiti di partecipazione; l'adozione di carte dei servizi (art. 4, comma 11).

In ordine alla gara cd. "a doppio oggetto", l'art. 4 comma 12 prevedeva, così come già prevedeva il legislatore prima dell'abrogazione referendaria, che la procedura abbia ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio, "al quale deve essere conferita una partecipazione non inferiore al 40%" e l'attribuzione di "specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio".

Inoltre, con il comma 16, si richiamava l'art. 32, comma 3, del Codice dei contratti pubblici in ordine alla non applicabilità delle disposizioni del Codice alle società miste qualora la scelta del socio privato sia avvenuta con una gara a doppio oggetto così come definita nel citato comma 12.

Elementi di novità riguardavano poi la disciplina dell'affidamento in house; il comma 13 subordinava la legittimità dell'affidamento in house al rispetto di una predeterminata soglia quantitativa massima, pari a 900.000 euro annui in relazione al valore economico del servizio oggetto dell'affidamento; ponendo inoltre, al fine di garantire l'unitarietà del servizio oggetto dell'affidamento, il divieto di procedere al frazionamento del servizio.

Tali società venivano assoggettate dal decreto al patto di stabilità interno nonché, unitamente alle società miste, alle regole in materia di acquisto di beni e servizi di cui al Codice dei contratti pubblici e di reclutamento del personale e conferimento incarichi di cui al D.Lgs. 165/2001 e al D.Lgs. 112/2008 s.m.i. (art. 4, commi 14, 15, 17); la verifica del rispetto del contratto di servizio nonché ogni eventuale aggiornamento e modifica dello stesso sono in tali casi sottoposti alla vigilanza dell'organo di revisione di cui agli artt. 234 ss. del D.Lgs. n. 267/2000 (art. 4, comma 18).

Ai commi 6 e 7 del decreto, si richiamavano, inoltre, come applicabili ai gestori di servizi pubblici locali le disposizioni della L. 287/90, e, in particolare, l'art. 9 (relativo all'autoproduzione di beni e servizi contro corrispettivo) e l'art. 8, commi 2-bis e 2-quater (sull'attività in mercati diversi).

Significative erano poi le disposizioni del decreto in tema di incompatibilità – non aventi, tuttavia, valenza sui rapporti in essere – con riguardo agli amministratori, ai dirigenti e responsabili di cui ai commi 19 -27.

Veniva ribadita la proprietà pubblica delle reti (art. 4, comma 28), la disciplina dei beni strumentali, necessari per la prosecuzione del servizio, in caso di subentro è dettata ai

commi 29-31, che ricalcano sul punto le disposizioni del caducato Regolamento attuativo dell'art. 23-bis, stabilendo l'obbligo a carico del precedente gestore, alla scadenza della gestione o in caso di cessazione anticipata, di cedere tali beni al gestore subentrante, salvo eventuale indennizzo e comunque con salvezza di eventuali diverse norme o accordi in essere al momento dell'entrata in vigore del decreto.

Al fine del graduale passaggio alla nuova disciplina, il decreto introduceva un nuovo regime transitorio con scadenze ravvicinate per gli affidamenti in essere non conformi alle nuove norme (art. 4, comma 32).

L'art. 4 della manovra riproduceva i divieti per gli affidatari diretti (ivi incluse le società affidatarie con gara cd. "a doppio oggetto") negli stessi ampi termini previsti dall'abrogato art. 23-bis, comma 9, con esclusione delle sole società quotate e delle relative controllate nonché del socio privato selezionato con la predetta gara "a doppio oggetto", a svolgere la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi.

Era consentito, tuttavia, derogare ai predetti divieti, consentendo la partecipazione a gare indette nell'ultimo anno di affidamento dei servizi da essi gestiti, a condizione che sia stata indetta la procedura competitiva ad evidenza pubblica per il nuovo affidamento del servizio, ovvero che sia stata adottata la decisione di procedere al nuovo affidamento mediante la predetta procedura ovvero – purché a soggetto diverso – alla decisione di affidare il servizio in house.

Con la legge di stabilità finanziaria 2011 veniva modificato il comma 34 dell'art. 4 del DL 138/2011 prevedendo, così come già era previsto nell'art. 23 bis, la prevalenza tra le disposizioni contenute nell'articolo, che si applicano a tutti i servizi pubblici locali nonché la prevalenza di dette disposizioni con quelle relative alle discipline di settore. Se inizialmente rimaneva escluso dall'applicabilità delle disposizioni sui servizi pubblici locali il servizio di trasporto ferroviario regionale con l'introduzione del comma 34 bis all'art. 4 del DL 138/2011, si prevedeva l'applicabilità delle disposizioni contenute nell'articolo 4 (ferma restando l'esclusione al servizio di trasporto ferroviario regionale) al trasporto pubblico regionale e locale.

Tutto il sistema sopra delineato è stato però nuovamente azzerato in quanti, la Corte Costituzionale, con la sentenza 20 luglio 2012, n. 199, accogliendo i ricorsi presentati dalle regioni Puglia, Lazio, Marche, Emilia-Romagna, Umbria e della Regione autonoma della Sardegna, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo, ed eliminato dall'ordinamento giuridico le disposizioni contenute nell'articolo 4 del D.L.138/2011.

L'intervento della Corte Costituzionale ha riportato le lancette dell'orologio al quadro normativo di riferimento che veniva delineato nella relazione al bilancio 2011, ovvero:

Applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 che prevede:

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico;
- che i contratti di servizio pubblico siano aggiudicati conformemente alle norme previste nel regolamento stesso qualora tali contratti assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE;
- la possibilità di affidare i servizi in house, qualora ricorrano le condizioni previste dal Regolamento, e non sia vietato dalla legislazione nazionale, ad un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture;
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale;

- la facoltà, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di valore limitato;
- l'obbligo, nel caso di affidamento di un contratto di servizio pubblico senza ricorso a procedura di gara, di osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

Il Regolamento prevede un periodo transitorio di 10 anni durante il quale gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5 (aggiudicazione di contratti di servizio pubblico), al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

In relazione a tale possibilità, prevista dall'art. 8, paragrafo 2 del regolamento Ce 1370/2007, in applicazione dell'art. 61 della L. 23/07/2009, n. 99, che consente dall'art. 8, paragrafo 2 del regolamento Ce 1370/2007 alle autorità competenti di aggiudicare i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni di cui all'articolo 5 (del Regolamento 1370/2007, contenute nei paragrafi :

- 2 (servizi in economia e gestioni in house),
- 4 (aggiudicazione diretta di contratti il cui valore annuo medio è inferiore a € 1.000.000,00 oppure che riguardano 300.000 chilometri l'anno ovvero se piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, con un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000 000,00 di € oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno),
- 5 (provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.)
- 6 (aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia).

Il secondo periodo dell'art. 61 della L. 23/07/2009, n. 99 prevede inoltre alle società che ottengano un contratto ai sensi delle predette disposizioni non si applichi l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (esclusione dalla partecipazione alle gare per quelle *società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali*).

Peraltro, se l'art. 4bis del DL 78/2009, così come introdotto dalla legge di conversione L.102/2009 e successivamente modificato dall'art. 2 del DL 135/2009, convertito con modificazioni dalla L. 166/2009, ha previsto che *alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano*, per effetto del mancato richiamo del paragrafo 6 articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo agli affidamenti diretti per servizi ferroviari, il predetto divieto non si



applica alle società alle quali sia aggiudicato direttamente un contratto di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.

Con riferimento all'affidamento dei servizi ferroviari, la Regione Piemonte, con legge regionale n. 5/2012 ha aggiornato il quadro normativo sostituendolo il comma 1 dell'art. 11 della L.R. 1/2000 che testualmente ora dispone che:

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

Sulla base del quadro normativo sopra richiamato, il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con delibera 23/2012 del 27/07/2012, di cui è stata data specifica informativa in Assemblea nella seduta del 24/09/2012, ha autorizzato il direttore generale f.f., nelle more della predisposizione degli atti necessari all'avvio della procedura ad evidenza pubblica nell'ambito del processo di liberalizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Ferroviario di interesse dell'Area Metropolitana di Torino, a predisporre la procedura di affidamento diretto dei servizi attualmente gestiti da GTT S.p.A alla medesima società ferroviaria al fine di allineare la durata della gestione contrattuale di detti servizi alla durata del contratto stipulato con Trenitalia S.p.A. nell'ambito della concessione già affidata direttamente alla stessa per il periodo 2011-2016.

\*\*\*

Occorre inoltre ricordare che l'art. 3-bis del DL 138/2011 (Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali) introdotto dal DL 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, ulteriormente modificato il DL 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 134 nonché dal DL 18 ottobre 2012, n. 179, stabilisce che a tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni [...] *organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012.*

*La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.*

*Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti, e' fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.*

Inoltre il DL 179/2012 in corso di conversione alla data della stesura della presente relazione ha introdotto il seguente comma all'art. 3 bis del DL 138/2011 *“Le procedure per il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica sono effettuate unicamente per ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei di cui al comma 1 del presente articolo dagli enti di governo istituiti o designati ai sensi del medesimo comma.”*

In relazione a quanto sopra, la Regione Piemonte, con D.G.R. 17-4134 del 12/07/2012 pubblicata sul BUR del 02/08/2012, ha individuato, ai fini dell'art. 3 bis del DL 13/08/2011, n. 138, quattro bacini ottimali, i cui ambiti territoriali sono stati individuati negli Enti che ne fanno parte:

bacino della Provincia di Torino, bacino della provincia di Cuneo, bacino del nord-est comprendente i territori delle province di Biella, Vercelli Novara e VCO e bacino del sud-est, comprendente i territori delle province di Asti e Alessandria.

Con la citata DGR 17-4134 del 12/07/2012, la Regione Piemonte assegna inoltre il ruolo di **Ente di Governo** di ciascun bacino al **Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricadenti nel bacino stesso.**

La Regione con la medesima delibera prevede inoltre che l'Ente di Governo di ciascun bacino possa prevedere, in fase di prima attuazione all'interno di una programmazione unitaria e nel rispetto della normativa vigente in materia di contratti pubblici, l'organizzazione del bacino in lotti omogenei, anche al fine di contemperare la presenza all'interno del bacino di contratti in essere affidati con procedure di gara e con scadenze differite nel tempo. L'eventuale suddivisione del bacino in lotti omogenei deve essere preventivamente autorizzata dalla Giunta regionale.

In relazione a quanto sopra, è necessario che la Regione Piemonte chiarisca se il consorzio “obbligatorio” costituito dagli enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000, cui è affidato il ruolo di Ente di Governo del bacino della Provincia di Torino, sia l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale di cui all'art. 8 della L.R. 1/2000, fermo restando che la legge regionale, a legislazione invariata, istituisce il solo consorzio Agenzia per la Mobilità Metropolitana e regionale, la cui natura obbligatoria, a cui fa riferimento la citata DGR, non sembra però poter essere direttamente evinta dal tenore dell'art. 8 della L.R. 1/2000, pur nella versione novellata dalla L.R. 10/2011.

\*\*\*

Come già indicato nella relazione sullo stato di attuazione di programmi per l'anno 2011, il D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 “Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a

statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario” è stato ridefinito il sistema del finanziamento del trasporto pubblico.

In particolare (anche a seguito delle modifiche introdotte dall'art. 30, comma 3 del DL 201/2011):

- deve essere effettuata la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni [...] del trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, nonché la ricognizione dei livelli adeguati del servizio di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 8, comma 1, lettera c), della legge n. 42 del 2009 – (art. 13, comma 4).
- le spese trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, sono spese riconducibili al vincolo dell'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione (determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale) – (art. 14, comma 1 lett. d);
- l'art. 32, comma 4 prevede che fermo restando quanto previsto dall'articolo 39, commi 3 e 4, a decorrere dal 2013, lo Stato provvede alla soppressione dei trasferimenti statali alle regioni, aventi carattere di generalità e permanenza, relativi al trasporto pubblico locale e alla conseguente fiscalizzazione degli stessi trasferimenti.

l'art. 40, rubricato trasporto pubblico locale prevede, attraverso un accordo Stato/Regioni una ulteriore fonte di finanziamento del Trasporto pubblico Locale;

Con l'art. 21, comma 3, del DL 6 luglio 2011, n. 98 “Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria” convertito con modificazioni dalla L. 15 luglio 2011, n. 111, a decorrere dall'anno 2011, è stato istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo e' escluso dai vincoli del Patto di stabilità.

Dall'anno 2012 il fondo avrebbe essere ripartito, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sulla base di criteri premiali individuati a seguito del monitoraggio sulle spese e sull'organizzazione del trasporto pubblico locale. Il 50 per cento delle risorse potrà essere attribuito, in particolare, a favore degli enti collocati nella classe degli enti più virtuosi; tra i criteri di virtuosità e' comunque inclusa l'attribuzione della gestione dei servizi di trasporto con procedura ad evidenza pubblica.

Con il Decreto n. 0108118 - Dipartimento della ragioneria generale dello stato I.Ge.P.A. – Ufficio IX del 26/10/2011, in assenza di criteri e modalità di riparto del predetto fondo per l'anno 2011, si è provveduto in base a un criterio “storico”, ex D.P.C.M. 16 novembre 2000 ad attribuite alla Regione Piemonte l'importo di €54.663.289,52.

Con l'art. 16-bis. (Patto Governo-regioni per il trasporto pubblico locale) del DL 95/2012 (cd. decreto spending review) è stato previsto che entro il 31 ottobre 2012 fossero definiti con DPCM i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del DL 98/2011 e 30, comma 3 del DL 201/2011.

I criteri sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;

e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

La disposizione di legge prevede inoltre che le risorse del fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del citato decreto-legge n. 98 del 2011 e 30, comma 3, del citato decreto-legge n. 201 del 2011, e le risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio prevista dagli articoli 1, commi da 295 a 297, della legge n. 244 del 2007, una volta definiti i criteri di cui al comma 1, non possano essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario.

Con l'art. 2 del DL 187/2012 del 2/11/2012 viene stabilito che nelle more del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale, per l'anno 2012, il fondo di cui agli articoli 21, comma 3, del DL 98/2011 e 30, comma 3, del DL 201/2011 sia ripartito sulla base del criterio storico.

\*\*\*

Con l'articolo 37 del D.L. n. 201/2011, modificato dall'articolo 36, comma 1, del D.L. n. 1/2012 è stata istituita una nuova autorità nazionale in materia di trasporti denominata "Autorità di regolazione dei trasporti" competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori.

L'Autorità, per quanto d'interesse:

- garantisce condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, e alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;
- definisce, se necessario, i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi;
- verifica la corretta applicazione, da parte dei soggetti interessati, dei criteri come sopra fissati;
- stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico;
- definisce il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto;
- definisce gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni, da inserire nei capitolati delle medesime gare, e stabilisce i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici;
- verifica, in particolare, che nei bandi di gara per il trasporto ferroviario regionale, non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso a concorrenti potenziali, con particolare riferimento al requisito della disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara;
- nel settore del trasporto ferroviario, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, definisce gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento. L'Autorità, dopo un congruo periodo di osservazione, analizza l'efficienza dei diversi gradi di separazione tra l'impresa che gestisce l'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, anche in relazione alle esperienze degli altri Stati membri dell'UE e all'esigenza di tutelare l'utenza pendolare. In esito all'analisi, predispone, entro il 30 giugno 2013, una relazione da trasmettere al Governo e al Parlamento;

- svolge le funzioni di organismo di regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, definendo i criteri per la determinazione dei pedaggi e per l'assegnazione delle tracce e della capacità e vigilando sulla loro corretta applicazione;
- monitora e verifica la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle relative prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, previo parere dell'Autorità, provvedono ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei principi dettati dalla legge. L'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

Nell'esercizio delle proprie funzioni, l'Autorità ha il potere di:

- sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti di finanziamento, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;
- determinare i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;
- proporre all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico e di programma e atti assimilabili, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;
- richiedere le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccogliere dichiarazioni, da qualunque soggetto informato;
- svolgere ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione, mediante accesso a impianti, mezzi di trasporto e uffici, nel caso in cui sospetti possibili violazioni della regolazione; durante l'ispezione può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;
- ordinare la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo opportune misure di ripristino;
- rendere obbligatori gli impegni proposti dalle imprese per la rimozione delle contestazioni avanzate dall'Autorità, applicando, in caso di inottemperanza, una sanzione fino al 10% del fatturato dell'impresa interessata;
- adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare, in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti;
- valutare reclami, istanze e segnalazioni presentati da utenti e consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione;
- favorire l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;
- irrogare sanzioni amministrative pecuniarie, fino al 10% del fatturato, nei confronti delle imprese che:
  - o non osservano i criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo,
  - o non osservano i criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico,

- violano la disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o le condizioni imposte dalla stessa Autorità,
- non ottemperano agli ordini e alle misure disposti dall'Autorità.
- applicare sanzioni amministrative pecuniarie, fino all'1% del fatturato dell'impresa, qualora:
  - i destinatari di una richiesta dell'Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;
  - i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;
- irrogare sanzioni amministrative pecuniarie per l'inosservanza di propri provvedimenti o per la mancata ottemperanza alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, o nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri;
- fornire segnalazioni e pareri sulle delibere delle amministrazioni pubbliche e degli enti strumentali circa la congruenza di tali delibere con la regolazione economica.

\*\*\*

Il decreto cd "spending review" (DL 95/2012) ha apportato una modifica al D.Lgs. 422/1997 in particolare ha modificato l'art. 17 (Obblighi di servizio pubblico).

Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi ((, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo articolo 18, comma 2, lettera a) )), tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità .

### **1.1.1. La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana**

Con il Programma Triennale 2007-2009 (PTA) dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino (approvato dall'Assemblea il 14/06/2007), l'Assemblea dell'Agenzia aveva espresso la volontà di aprire il sistema del trasporto pubblico a nuovi assetti e a specifiche configurazioni di gara.

L'Assemblea aveva pertanto fornito specifici indirizzi per le gare quali 1 - Ambiti di gara; 2 - Corrispettivo e sua segmentazione; 3 - Acquisizione al processo di gara delle risorse economiche integrative rispetto al contributi della Regione Piemonte; 4 - Disponibilità dei beni essenziali; 5 - Obiettivi di efficienza ed economicità del servizio; 6 - Servizio prescritto e sue modificazioni; 7 - Riduzione della produzione e del corrispondente corrispettivo per sciopero; 8 -Qualità del servizio; 9 Obblighi relativi al trasferimento del personale all'eventuale azienda subentrante.

In particolare, con l'indirizzo 1 era stato previsto che le gare avrebbero dovuto riguardare separatamente l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana relativi ai seguenti ambiti:

- ambito urbano esteso di Torino, comprensivo di tutte le linee tranviarie e autobus urbane e di parte delle linee suburbane;
- ambito di bacino della corona metropolitana, comprensivo di parte delle linee autobus suburbane ("integratici" e di "prossimità"), di tutte le linee extraurbane automobilistiche e di tutte le linee urbane per i Comuni esterni, per un numero massimo di 4 bacini di corona;
- ambito Sistema Ferroviario Metropolitano, comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche.

L'intenzione di aprire il sistema del trasporto pubblico a nuovi assetti mediante procedure di gara si è anche tradotta in uno specifico impegno contenuto nell'Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009, sottoscritto in data 26/03/2008 con la Regione Piemonte, del quale il citato PTA 2007-2009 è parte integrante e sostanziale.

L'art. 19, comma 1 dell'Accordo di programma prevedeva che dopo la sottoscrizione dello stesso Accordo ed in relazione alla scadenza dei contratti di servizio in essere, l'Agenzia procedesse ad attivare le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi medesimi.

L'Accordo di Programma contemplava, tra l'altro, il sistema dei trasferimenti regionali per il finanziamento dei servizi minimi di competenza dell'Agenzia, il loro aggiornamento nel tempo, ed il sistema di garanzie del finanziamento per il periodo successivo alla validità dello stesso Accordo di programma.

L'Accordo prevedeva specifici impegni della Regione in ordine al finanziamento dei maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del D. Lgs. 422/97 (Iva), richiesti direttamente dall'Agenzia secondo le modalità stabilite dalla L. 472/99 e successivo Decreto del Ministero dell'Interno del 22 dicembre 2000, e non trasferiti dallo Stato.

Con successivo "addendum" all'Accordo di programma, sottoscritto il 24/11/2008 in applicazione della DGR 53-9321 del 28/07/2008, il quadro delle risorse regionali per il finanziamento dei servizi minimi di competenza dell'Agenzia è stato aggiornato con specifiche risorse aggiuntive.

La Regione Piemonte, con DGR 57-10312 del 16/12/2008, aveva subordinato l'erogazione delle risorse aggiuntive, per l'anno 2009, a seguito della pubblicazione di un bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza.

Considerato quanto sopra e tenuto conto del quadro normativo delineato nelle premesse, l'Agenzia, al termine dell'anno 2009, ha avviato una procedura al fine di individuare i concessionari dei servizi pubblici di trasporto di persone mediante un Sistema di qualificazione gestito ai sensi dell'art. 232 del Codice dei contratti pubblici.

In data 26/12/2009 con la pubblicazione dell'avviso di esistenza del sistema di qualificazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, si è provveduto contestualmente a rendere pubblico l'avvio di una procedura ristretta relativa all'affidamento in concessione dei servizi relativi all'ambito di bacino della corona metropolitana così come previsto con la determinazione n. 505/2009 (la data di ricezione delle domande era stata fissata al 26/02/2010).

Successivamente, il Presidente dell'Agenzia, con nota 529/2010 del 1/02/2010, in accordo con i membri del Consiglio d'Amministrazione, al fine di armonizzare le procedure indette

con la citata determinazione n. 505/2009 con le scelte strategiche che la Città di Torino e la Regione Piemonte erano in procinto di assumere relativamente alla costituzione di una società dedicata alla gestione delle infrastrutture per il TPL afferenti l'area di competenza dell'Agenzia, chiedeva al direttore generale f.f. di procedere alla sospensione delle procedure avviate.

La richiesta era stata motivata dalla necessità di verificare la praticabilità di un affidamento coordinato, sotto unica regia, di tutti o anche di parte dei servizi oggetto del sistema di qualificazione.

Sulla base di quanto sopra richiamato, il direttore generale f.f. dell'Agenzia, con determinazione n. 44/2010 ha disposto, sino a nuova determinazione, la sospensione del Sistema di qualificazione e della procedura ristretta sopra richiamati.

In data 08/02/2010, il Consiglio comunale della Città di Torino, ha approvato la deliberazione n. 2009-04455/064 che, al fine di fornire l'indirizzo per la ristrutturazione del settore trasporti del comune di Torino, atteso che *"il servizio di TPL è stato gestito dalla Città in virtù di una accentuata intermodalità funzionale tra i servizi stessi, sul presupposto che la complessa mobilità urbana di una città metropolitana possa essere efficacemente gestita prendendo in considerazione tutte le sue diverse componenti. Pertanto anche i servizi relativi alla mobilità privata, nonché il servizio della linea metropolitana, devono essere inseriti nel più ampio ambito del sistema urbano dei trasporti stante l'oggettiva interdipendenza che li caratterizza ha ritenuto essere più conveniente per la Città mantenere tale consolidata e strutturata impostazione atteso che un diverso orientamento, quale sarebbe la segmentazione dei diversi servizi sinora gestiti unitariamente, si rifletterebbe negativamente sull'efficienza e sull'economicità complessiva del servizio pubblico"*.

La conclusione che il Consiglio Comunale della Città di Torino ha tratto dalla predetta deliberazione si è sostanziata nello specifico indirizzo di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti i servizi attinenti la mobilità urbana cosicché il Consiglio Comunale ha deliberato di procedere ad effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei seguenti servizi:

- trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di metropolitana;
- erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;
- esercizio dei servizi turistici.

La gestione unitaria della procedura di gara così come deliberata dal Consiglio Comunale della Città di Torino aveva come presupposto l'individuazione di un'unica stazione appaltante per la gestione in un'unica procedura di gara l'affidamento di tutti i predetti servizi.

Con la predetta deliberazione, la Città di Torino ha espresso la volontà di assumere direttamente la funzione di stazione appaltante per la procedura unica di selezione del concessionario dei servizi alla mobilità atteso che le competenze dell'Agenzia, definite dalla Legge Regionale 1/2000, dalla Convenzione costitutiva e dallo Statuto, non coprono l'intero panorama dei servizi che il Comune di Torino ha disposto venissero messi a gara. L'Agenzia, salvo specifiche deleghe (art. 3 comma 3 dello Statuto), avrebbe potuto svolgere la funzione di stazione appaltante limitatamente alle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di propria competenza.

A tale fine il Consiglio Comunale con la deliberazione dell'08/02/2010 ha esplicitato la suddetta decisione sospendendo *"la delega temporaneamente ed ai soli fini dell'espletamento della procedura di gara e della sua aggiudicazione delle funzioni"*



*precedentemente delegate alla Agenzia per la Mobilità in base alla menzionata deliberazione (mecc. 2002 07588/006) al fine di scegliere un gestore per i servizi in ottemperanza all'art. 23 bis del D.L. 11/2008 e s.m.i." dando atto che ci si sarebbe avvalsi "della consulenza tecnica dell'Agenzia nell'ambito del rapporto di consorzio di funzioni".*

Con deliberazione n. 2/2010 del 19/07/2010, l'Assemblea dell'Agenzia ha preso atto dell'indirizzo del Consiglio Comunale della Città di Torino ed ha attribuito al Comune medesimo, al fine di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti servizi attinenti la mobilità urbana, la funzione di stazione appaltante di quei servizi afferenti agli ambiti territoriali urbano esteso di Torino e di bacino della corona metropolitana di cui al PTA 2007-2009, che secondo il predetto indirizzo sarebbero rientrati nell'oggetto di un'unica procedura di gara.

L'Assemblea ha inoltre ridefinito l'indirizzo 1 per le gare, già deliberato in occasione dell'approvazione del PTA 2007/2009. I contratti di servizio che sarebbero stati stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana avrebbero dovuto consentire la gestione e la programmazione integrata ed unitaria dei servizi di TPL relativi agli ambiti 1 e 2 non riguardando più l'indirizzo 1 la procedura di gara ma la modalità di stesura dei contratti di servizio che saranno stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di TPL in area metropolitana.

Con la successiva deliberazione 2010 01960/064 del 4/10/2010, avente ad oggetto *"l'affidamento in concessione dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino, approvazione degli indirizzi per la procedura ad evidenza pubblica"*, il Consiglio Comunale di Torino ha, tra l'altro, approvato che la Città operasse da stazione appaltante in qualità di centrale di committenza in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il servizio di trasporto pubblico locale di superficie precisando che l'ambito di gara sarà il trasporto pubblico locale urbano e suburbano per un totale di circa 52,7 milioni di vetture\*km.

Con riferimento ai servizi di interesse dell'Agenzia, il Comune di Torino ha limitato l'oggetto di gara ai servizi ricompresi nell'ambito urbano esteso di Torino e ad alcuni dei servizi compresi nell'ambito di bacino della corona metropolitana.

Non sono stati compresi nell'oggetto di gara i servizi riconducibili agli attuali servizi di tipo extraurbano ed ai servizi dei comuni di Chieri, Settimo e Moncalieri

In ordine a detti servizi con deliberazione n. 24/2010 del 13/12/2010 il Consiglio d'Amministrazione ha dato mandato al direttore generale f.f. di verificare:

- la sussistenza delle condizioni affinché la Provincia di Torino possa disporre che il Concessionario dei servizi della Provincia di Torino presti i servizi di cui all'Allegato 1, in tutto o in parte, a condizioni economiche non superiori a quelle attualmente in essere presso l'Agenzia;
- all'esito della procedura di gara avviata dal Comune di Torino possano sussistere le condizioni amministrative ed economiche affinché i servizi di cui all'Allegato 1, diversi da quelli di cui alla precedente lettera b) possano essere affidati al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino.

Il Consiglio d'Amministrazione con la citata deliberazione n. 24/2010 del 13/12/2010 aveva altresì stabilito, qualora le verifiche non avessero consentito l'affidamento dei servizi attualmente non previsti dalla procedura del Comune di Torino, di impegnare la struttura dell'Agenzia a predisporre una nuova procedura di selezione del concessionario in sostituzione della procedura sospesa nel febbraio 2010.

Nella seduta del 07/03/2011, il Consiglio d'Amministrazione ha preso atto, della specifica informativa del direttore generale f.f. con la quale veniva evidenziata l'assenza delle

condizioni necessarie per un affidamento dei servizi nell'ambito del contratto provinciale a condizioni economiche non superiori a quelle in allora in essere presso l'Agenzia.

Con determinazione dirigenziale n. 227 del 01/06/2011, è stata avviata la procedura ristretta per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino per la durata di anni sei .

Con determinazione dirigenziale n. 288 del 26 luglio 2012 l'Agenzia ha dato atto dell'aggiudicazione definitiva della procedura di gara per l'affidamento in concessione decennale dei servizi di Mobilità urbana e metropolitana di Torino effettuata dalla Città di Torino al GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A. - CORSO TURATI 19/6 - 10128 – TORINO.

Le parti hanno ritenuto necessario apportare alcune modifiche allo schema di contratto di servizio allegato alla documentazione di gara al fine di adeguare il contratto all'offerta aggiudicataria e all'attuale contesto normativo e finanziario. In particolare, per quanto riguarda l'Agenzia per la Mobilità, con la medesima determinazione è stato approvata una appendice contrattuale alla Sezione II.

Il "*Contratto dei Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino*" è stato sottoscritto in data 29 ottobre 2012 dal Comune di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, la società Infratrasporti.to s.r.l e dal Gruppo Torinese Trasporti s.p.a.

\*\*\*

Con riferimento ai servizi descritti nell'allegato 1 al disciplinare di gara, i quali costituiscono una parte dei servizi individuati nell'allegato 1 alla delibera del Consiglio d'Amministrazione n. 24/2010 del 13/12/2010, tenuto conto delle condizioni economiche e della tipologia di servizi individuati nell'ambito della procedura di gara gestita dal Comune di Torino, è stato ritenuto non sussistessero le condizioni per l'affidamento di detti servizi al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino.

Con determinazione dirigenziale n. 227 del 01/6/2011 è stata indetta la procedura ristretta per l'affidamento in concessione l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino.

La procedura di gara ha evidenziato l'esigenza di pervenire, nel corso del periodo di affidamento (e con la necessaria gradualità) ad una rimodulazione strutturale e funzionale del servizio. Ciò con l'obiettivo di implementare soluzioni nuove, che tendano a dare risposte alla domanda di mobilità coerenti con la nuova offerta e con i nuovi modelli sociali e comportamentali, che traggano un recupero misurabile dell'efficacia e dell'efficienza.

Le difficoltà e la gradualità, sia di definizione del progetto che di sua attuazione, hanno suggerito l'utilizzo dello strumento della cooperazione tra le parti (Agenzia e Gestore). E' infatti evidente l'inidoneità della sola procedura di gara e delle relative "specifiche dei servizi" a regolare un processo di riorganizzazione che, per la sua riuscita, richiede la concertazione con il territorio.

Per tali motivi è stato previsto che l'oggetto della gara fosse riferito ad un orizzonte temporale di medio periodo nel quale si realizzasse il processo di rimodulazione dei servizi secondo gli obiettivi di integrazione sopra descritti.

Pertanto la gara, partendo dagli vigenti programmi di servizio, che confermavano, in misura prevalente lo stato di fatto, ha previsto l'introduzione di alcuni aspetti di innovazione del servizio.

Con riferimento alle risorse pubbliche disponibili per le procedure di gara si evidenzia che le stesse, quantificate con l'Accordo di programma ed il successivo addendum, sono state oggetto di uno specifico intervento da parte della Regione Piemonte; la Giunta Regionale con delibera 15-1761 del 28/03/2011, in attuazione alla legge finanziaria regionale n. 25 del 27/12/2010 (art. 10), ha provveduto a riparametrare le risorse destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale in ragione di una diminuzione del 3% per l'anno 2011, del 10% e del 12% per i successivi 2 anni, sulla base delle risorse assegnate per l'anno 2010.

La procedura avviata con la DD 227 del 1/6/2011 sopra citata è stata chiusa con la DD 136 del 29 marzo 2012.

Con tale determinazione, tra l'altro, si è provveduto a :

- approvare l'aggiudicazione della procedura ristretta indetta per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino (CIG 2629927C67), secondo quanto previsto da tutta la documentazione di gara richiamata in motivazione, alla società EXTRA.TO S.C. A R.L. con sede in Torino, corso Turati 19/6 - codice fiscale e Partita IVA 10384410014;
- di dare atto che, per tutta la durata del contratto di servizio, i valori unitari medi delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio saranno:
  - per la linea n. 268 di 0,703 €/vett\*km
  - per i restanti servizi di 1,407 €/vett\*km .
- definire il valore stimato dell'affidamento per l'intero periodo contrattuale, pari a 6 anni è definibile in:
  - a) € 31.854.000,00 oltre IVA relativi alle compensazioni economiche degli obblighi di servizio; l'importo è comprensivo:
    - delle compensazioni per le agevolazioni tariffarie degli obblighi di servizio relativi alla libera circolazione, come disposti dalla Regione Piemonte;
    - dell'adeguamento annuale, così come previsto dall'art. 19, comma 4 del D.Lgs. 422/1997, calcolato in ragione dello 0,75%;
  - b) € 28.746.000,00 circa al netto dell'I.V.A. relativi ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, tenuto conto anche della ripartizione degli introiti tariffari generati nell'ambito del sistema tariffario integrato FORMULA, afferenti ai servizi oggetto dell'affidamento.

La detta determinazione dà conto anche delle variazioni introdotte nel frattempo dalla normativa regionale in particolare per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe e la riduzione delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di TPL.

In particolare se in fase di avvio della procedura il valore dell'affidamento per l'intero periodo contrattuale, pari a 6 anni, era stato stimato in € 59.820.000,00 di cui

- € 33.720.000,00 oltre I.V.A., relativi alle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, comprensivo delle agevolazioni tariffarie degli obblighi di servizio relativi alla libera circolazione, così come disposti dalla Regione Piemonte, e dell'adeguamento annuale, così come previsto dall'art. 19, comma 4 del D.Lgs. 42/1997;
- € 26.100.000,00, al netto dell'I.V.A. relativi ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, tenuto conto della ripartizione degli introiti tariffari generati nell'ambito del sistema tariffario integrato FORMULA.

Con riferimento all'ammontare delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, le stesse venivano stimate in relazione ad un obiettivo di produzione di servizi fissato per i 6 anni contrattuali in 25.100.000 vett\*km, considerando la necessità di operare nel corso del contratto specifiche operazioni di razionalizzazione dei servizi.

Sia il valore delle compensazioni economiche sia l'obiettivo di produzione sono stati stimati in funzione delle risorse pubbliche allora disponibili, quantificate sulla base dell'Accordo di

programma Regione-Agenzia 2007-2009, del successivo Addendum, e oggetto di uno specifico intervento da parte della Regione Piemonte con la D.G.R. 15-1761 del 28/03/2011, con la quale si provveduto a riparametrare le risorse destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale in ragione di una diminuzione del 3% per l'anno 2011, del 10% e del 12% per i successivi 2 anni, sulla base delle risorse assegnate per l'anno 2010.

Successivamente, rispetto alla situazione sopra delineata, con DGR 35-2942 del 28/11/2011, la Regione Piemonte ha provveduto a rideterminare ulteriormente l'ammontare delle risorse disponibili per il finanziamento provvedendo ad effettuare un'ulteriore riduzione delle risorse pari ad un aggiuntivo 5% annuo (per gli anni 2012-2014).

In relazione a quanto sopra, tenuto conto della durata del contratto, presumendo la decorrenza del contratto dal 1/7/2012 a tutto il 30/6/2018, e assumendo l'invarianza delle risorse regionali per gli anni successivi al 2014, è stato stimato l'ammontare complessivo delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio in € 31.854.000,00.

Dette compensazioni (oltre a comprendere il compenso forfetario per gli oneri connessi ai call-center dei servizi a chiamata), sono relative ad un livello stimato di produzione dei servizi per l'intero periodo contrattuale di sei anni, pari a circa vett\*km 23.547.000.

Alla produzione di servizi stimata, correlata all'ammontare delle compensazioni degli obblighi di servizio, si aggiunge la produzione dei servizi di cui all'allegato 1 al disciplinare di gara secondo le specifiche compensative ivi definite.

La variazione della produzione stimata oggetto di compensazioni economiche degli obblighi di servizio rispetto all'importo complessivo stimato a base di gara è dell'ordine di circa il 6,19%.

Con riferimento ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, la stima è stata effettuata sulla base dell'importo stimato per l'anno 2010, desunto dalle dichiarazioni delle società che gestiscono il servizio, moltiplicando il valore dichiarato a consuntivo, pari ad € 4.350.000,00 per i sei anni di contratto.

Con, la deliberazione della Giunta Regionale 28 novembre 2011, n. 36-2943 è stato autorizzato l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art. 12 della L.R. 1/2000 e s.m.i approvando incrementi medi delle tariffe pari al 6 % per gli abbonamenti extraurbani di linea e del 10% per le tariffe ordinarie di corsa semplice e per gli abbonamenti per i servizi in area integrata FORMULA.

Inoltre, con la DGR n. 36-2943, a partire dal 2013, è stato previsto un meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale per cui, a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno sarà autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente.

Tenuto conto di quanto sopra, considerato che l'incremento medio del 10% si applica alla quasi totalità delle tariffe relative ai servizi oggetto della concessione, data la rigidità della domanda di trasporto pubblico all'aumento delle tariffe, la stima dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, varia da circa € 26.100.000,00 a circa € 28.746.000,00.

Il valore complessivo stimato dell'affidamento varia pertanto da € 59.820.000,00 a circa € 60.600.000,00.

Detto valore non comprende

- le eventuali altre erogazioni alle quali il concessionario avrà diritto in virtù della gestione dei servizi oggetto di concessione tra le quali si richiamano i contributi a copertura degli oneri CCNL, relativi agli accordi siglati il 20/12/2003 (art. 2), 18/11/2004 (art. 11) così come previsti dalle leggi n. 47/2004 e n. 58/2005 nonché gli importi relativi all'art. 1 comma 1230 della legge 296/2006, che saranno erogati direttamente dalla Regione Piemonte;
- i vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate all'esercizio del servizio.

Il rapporto tra il valore complessivo stimato dei ricavi da traffico e il valore complessivo dell'affidamento (compensazioni economiche degli obblighi di servizio + ricavi da traffico), che si assume copra interamente i costi (oltre che comprendere un ragionevole margine di utile), soddisfa le disposizioni di legge che richiedono che il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (non presenti nel presente affidamento), sia pari almeno allo 0,35 (il valore calcolato sulle precedenti stime è pari allo 0,47).

A seguito dell'esito positivo della verifica circa il possesso dei prescritti requisiti, a norma dell'art.11 commi 8 e 9 del Dlgs 163/2006, è stata avviata la fase di stipula del contratto conclusasi in data in data 16 luglio 2012 con la sottoscrizione dello stesso da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e dalla società EXTRA.TO s.c. a .r.l. (rep.cont. 174 del 16/7/2012).

## 1.2. La Funzione dell'Agenzia

Il quadro normativo di riferimento in cui l'Agenzia esercita la propria funzione ha subito diverse modifiche nel corso degli ultimi due anni.

In primo luogo occorre ricordare che l'art. 8 della L.R. 1/2000, che prevedeva la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana è stato modificato con l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011).

Le modifiche riguardano la denominazione dell'ente, che assume quella di "*Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale*", la fonte istitutiva, che dal livello convenzionale viene spostata al livello legislativo (art. 8, comma 1 bis: "*L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge [...]*"), la qualificazione (la legge definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale"), e il venir meno dell'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono aderire al consorzio.

Rimane invariato il comma 4 dell'art. 8 della L.R. 1/2000 in base al quale *gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità* nonché il comma 5 che rinvia alla *convenzione e lo statuto del consorzio la disciplina, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.*

Le modifiche apportate dalla L.R. 10/2011 alla L.R. 1/2000 sono state oggetto di una proposta di modifica dello Statuto e della Convenzione che l'Assemblea dell'Agenzia, nella seduta del 16/07/2012, ha approvato e che stata trasmessa agli enti consorziati affinché provvedessero a farle approvare dai rispettivi organi competenti.

Le modifiche allo Statuto e alla Convenzione hanno riguardato anche la parte relativa alla costituzione del Consiglio d'Amministrazione, ciò in applicazione all'art. 6, comma 5 del Decreto legge 78/2010 che prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e

quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti.”

La modifica approvata dall'Assemblea prevede che Il Consiglio d'amministrazione sia composto da un numero di componenti pari a cinque, compreso il Presidente.

Successivamente, l'Assemblea, con delibera 5/2012 del 24/09/2012 ha approvato una delibera di indirizzi per apportare una ulteriore modifica allo Statuto, riguardante questa volta l'art. 21 (Segretario dell'Agenzia); viene consentito al Consiglio di Amministrazione di nominare il segretario scegliendo oltreché tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'agenzia, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati, anche tra gli iscritti all'Albo per la Gestione dei Segretari Comunali e Provinciali.

Ad oggi hanno approvato le predette modifiche i seguenti enti:

- COMUNE DI TORINO con deliberazione del Consiglio Comunale approvata in data 15 ottobre 2012, avente ad oggetto: "*Agenzia per la mobilità metropolitana. approvazione modifiche statutarie in adeguamento alla legge 122/2010 e alla legge regionale 10/2011*"(ns. prot.5500/2012);
- COMUNE DI CAMBIANO con deliberazione del Consiglio Comunale approvata in data 27 settembre 2012, avente ad oggetto: "*Agenzia per la mobilità metropolitana Torino approvazione modifiche alla Convenzione e allo Statuto*"(ns. prot.5543/2012);
- COMUNE DI PECETTO TORINESE con deliberazione del Consiglio Comunale approvata in data 27 settembre 2012, avente ad oggetto: "*Approvazione modifiche e nuovi testi dello Statuto e della Convenzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana*" (ns 4750/2012);
- COMUNE DI ALPIGNANO con deliberazione di Giunta Comunale approvata in data 11 ottobre 2012 avente ad oggetto:"*Agenzia per la Mobilità Metropolitana - Approvazione modifica dell'art.21 dello Statuto dell'Agenzia*"(ns. prot. 4981/2012).

\*\*\*

Come ricordato più volte nelle precedenti relazioni, la costituzione dell'Agenzia per la mobilità è stata promossa dalla Regione Piemonte in attuazione al D. Lgs. 422/1997 con la legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1; elemento fondante delle citate leggi di riforma del settore del trasporto pubblico locale è stato l'attuazione del principio della separazione tra l'attività di programmazione dei servizi di trasporto e quella di gestione, in osservanza ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione.

La costituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stata determinata al fine di ottenere una gestione unitaria in ambito metropolitano di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata, nonché di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi.

Il trasferimento di funzioni operato con la citata legge regionale 1/2000 si porrebbe come norma di organizzazione del trasporto pubblico locale, materia che rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost.

In tale contesto e con riferimento alla forma istituzionale prescelta, consorzio, è stato già più volte affrontato in sede di relazione al bilancio il tema degli eventuali effetti che potrebbe avere l'art. 2, comma 186 legge 23 dicembre 2009, n. 191, (così come modificato con DL 25/01/2010, n. 2, convertito con modificazioni dalla Legge 26/03/2010, n. 42), laddove viene stabilito che "*al fine del coordinamento della finanza pubblica e per il contenimento della spesa pubblica, i comuni devono (sopprimere) i consorzi di funzioni tra gli enti locali [..] Sono*

*fatti salvi i rapporti di lavoro a tempo indeterminato esistenti, con assunzione da parte dei comuni delle funzioni già esercitate dai consorzi soppressi e delle relative risorse e con successione dei comuni ai medesimi consorzi in tutti i rapporti giuridici e ad ogni altro effetto.”*

Con riferimento alla predetta disposizione il citato DL 2/2010 prevede, tra l'altro le predette disposizioni si applicano a decorrere dal 2011, e per tutti gli anni a seguire, ai singoli enti per i quali ha luogo il primo rinnovo del rispettivo consiglio, con efficacia dalla data del medesimo rinnovo.

Si ritiene che l'Agenzia per la mobilità, soprattutto dopo la modifica operata dalla L.R. 10/2011, non sia inquadrabile nella fattispecie prevista dal citato art. 2, comma 186 legge 23 dicembre 2009, n. 191, non essendo l'Agenzia ascrivibile ad un consorzio di funzioni tra enti locali costituito per mera volontà degli stessi ma un consorzio istituito da una legge regionale, legge che ne prevede la forma.

Si richiama inoltre la DGR 17-4134 del 12/7/2012, già citata in precedenza, con la quale la Regione Piemonte assegna il ruolo di governo di ciascun bacino al Consorzio obbligatorio costituito dagli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 ricedenti nel bacino stesso.

\*\*\*

In ordine alle funzioni che vengono esercitate dall'Agenzia è stato già rilevato quanto prescritto dall'art. 14 del D.L. 78/2010 (Patto di stabilità interno ed altre disposizioni sugli enti territoriali) che prevede, tra l'altro, alcuni interventi sull'esercizio delle funzioni da parte degli enti locali, di seguito richiamati:

- *26. L'esercizio delle funzioni fondamentali dei Comuni è obbligatorio per l'ente titolare.*
- *27. Ai fini dei commi da 25 a 31 e fino alla data di entrata in vigore della legge con cui sono individuate le funzioni fondamentali di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, sono considerate funzioni fondamentali dei comuni le funzioni di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42.*
- *28. Le funzioni fondamentali dei comuni, previste dall'articolo 21, comma 3, della citata legge n. 42 del 2009, sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti escluse le isole monocomune ed il comune di Campione d'Italia. Tali funzioni sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni, appartenenti o già appartenuti a comunità montane, con popolazione stabilita dalla legge regionale e comunque inferiore a 3.000 abitanti.*
- *29. I comuni non possono svolgere singolarmente le funzioni fondamentali svolte in forma associata. La medesima funzione non può essere svolta da più di una forma associativa.*
- *30. La regione, nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, individua con propria legge, previa concertazione con i comuni interessati nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali, la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni con dimensione territoriale inferiore a quella ottimale, delle funzioni fondamentali di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42, secondo i principi di economicità, di efficienza e di riduzione delle spese, fermo restando quanto stabilito dal comma 28 del presente articolo. Nell'ambito della normativa regionale i comuni avviano l'esercizio delle funzioni fondamentali in forma associata entro il termine indicato dalla stessa normativa. I comuni capoluogo di provincia e i comuni con un numero di abitanti superiore a 100.000 non sono obbligati all'esercizio delle funzioni in forma associata.*
- *31. I comuni assicurano comunque il completamento dell'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 26 a 30 del presente articolo entro il termine individuato con decreto del*

*Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, su proposta del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, con il Ministro per le riforme per il federalismo, con il Ministro per la semplificazione normativa e con il Ministro per i rapporti con le Regioni. Con il medesimo decreto è stabilito, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, il limite demografico minimo che l'insieme dei comuni che sono tenuti ad esercitare le funzioni fondamentali in forma associata deve raggiungere.*

Le funzioni fondamentali di cui all'art. 21, comma 3 della L. 42/2009 riguardano, tra l'altro le funzioni nel campo della viabilità e dei trasporti.

Con riferimento all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009 si evidenzia che il 17/11/2010, la Corte Costituzionale ha depositato la sentenza 326/2010 relativa al ricorso per illegittimità costituzionale promosso dalla Regione Toscana (ric. 31/2010) e Campania (ric. 36/2010).

La Corte Costituzionale ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale di tale disposizione, promosse dalle Regioni Toscana e Campania in riferimento, nel complesso, agli artt. 3, 97, 114, 117, 118 e 119 della Costituzione, nonché al principio di leale collaborazione.

Nel dichiarare l'inammissibilità, la Corte ha ravvisato nel già citato art. 14, comma 28 del DL 78/2010 una *“ipotesi di jus superveniens che incide sulle disposizioni statali oggetto di impugnazione”* affermando inoltre che *“qualora dalla disposizione legislativa sopravvenuta sia desumibile una norma sostanzialmente coincidente con quella impugnata, la questione – in forza del principio di effettività della tutela costituzionale delle parti nei giudizi in via d'azione – deve intendersi trasferita sulla nuova norma. Diversamente, quando la norma modificata non abbia avuto attuazione medio tempore, si può avere un effetto soddisfacente delle pretese della parte ricorrente, che dà luogo ad una pronuncia di cessazione della materia del contendere. Del pari, nelle medesime condizioni di inattuazione, la sopravvenuta modifica legislativa può incidere a tal punto sulla originaria norma da determinare, in mancanza di una nuova impugnazione, il sopravvenuto difetto di interesse a proseguire nel giudizio. Ed è chiaro come in detta ipotesi sia onere della parte ricorrente, ove voglia contestare la legittimità costituzionale della norma sopravvenuta, anche eventualmente in connessione con quella originaria, di proporre una nuova impugnazione”*.

Quindi, in ordine all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009, la Corte ha dichiarato l'inammissibilità *“della relativa questione di costituzionalità [...] per sopravvenuto difetto di interesse all'impugnazione.”*, in quanto, *“nella ricognizione del ius novorum, che ha interessato la disposizione impugnata, non può omettersi di considerare l'art. 14, comma 28, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito nella legge n. 122 del 2010.”*

La Corte ricorda come l'art. 14, comma 28 del DL 78/2010 *“stabilisce che «le funzioni fondamentali dei comuni, previste dall'articolo 21, comma 3», della legge n. 42 del 2009, «sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti, esclusi le isole monocomune ed il comune di Campione d'Italia». Il citato articolo prosegue disponendo che «tali funzioni sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni, appartenenti o già appartenuti a comunità montane, con popolazione stabilita dalla legge regionale e comunque inferiore a 3.000 abitanti»”*.

La Corte conclude affermando che *“è evidente, quindi, che la sopravvenuta previsione dell'esercizio obbligatorio da parte dei comuni, in forma associata, di importanti funzioni e l'espresso riferimento alle comunità montane contenuto nel citato art. 14, comma 28, privano*



*di effettività ed attualità la doglianza delle Regioni ricorrenti, con la conseguenza che deve essere dichiarata inammissibile la relativa questione di costituzionalità sollevata con i ricorsi introduttivi del presente giudizio.”*

Sul punto specifico, il già citato DL 138/2011 ha previsto, all'art. 16, comma 28, che *“Al fine di verificare il perseguimento degli obiettivi di semplificazione e di riduzione delle spese da parte degli enti locali, il prefetto accerta che gli enti territoriali interessati abbiano attuato, entro i termini stabiliti, quanto previsto dall'articolo 2, comma 186, lettera e), della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e successive modificazioni, [...]. Nel caso in cui, all'esito dell'accertamento, il prefetto rilevi la mancata attuazione di quanto previsto dalle disposizioni di cui al primo periodo, assegna agli enti inadempienti un termine perentorio entro il quale provvedere. Decorso inutilmente detto termine, fermo restando quanto previsto dal secondo periodo, trova applicazione l'articolo 8, commi 1, 2, 3 e 5 della legge 5 giugno 2003, n. 131 comma 29. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano ai comuni appartenenti alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano nel rispetto degli statuti delle regioni e province medesime, delle relative norme di attuazione e secondo quanto previsto dall'articolo 27 della legge 5 maggio 2009, n. 42. “*

**Tuttavia il D.L. 95 (c.d Spending review) e da ultimo il decreto legge 5 novembre 2012 n. 188 intervengono sulle funzioni fondamentali dei Comuni, sul nuovo assetto delle Province e forniscono l'iter per l'istituzione delle città Metropolitane. Si tratta di provvedimenti molto recenti per i quali si sta sviluppando un apposito approfondimento.**

### **1.3. Funzionamento dell'Agenzia**

La seconda parte dell'anno 2012 è stata densa di novità per quanto riguarda il funzionamento degli Enti Pubblici; l'ampiezza dei provvedimenti non ha consentito finora di effettuare una completa ed esaustiva valutazione di dettaglio sugli effetti che tale norme avranno sul funzionamento dell'Agenzia; in particolare si fa riferimento al D.L. 6 luglio 2012, n. 95 (c.d Spending review) convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135; di seguito si fornisce una prima rassegna delle norme introdotte :

- sono previste varie norme di contenimento della spesa quali il blocco degli adeguamenti ISTAT per i canoni dovuti dalle amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione e l'ottimizzazione degli spazi ad uso ufficio avuto riguardo ad un parametro di riferimento compreso tra 20 e 25 metri quadrati per addetto; sono previsti ulteriori obblighi per l'acquisto di servizi di qualsiasi tipo da enti di diritto privato nonché il divieto di erogare contributi agli Enti di diritto privato che svolgono servizi a favore dell'amministrazione; sono posti ulteriori vincoli sulla spesa per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto taxi; inoltre l'utilizzo delle autovetture di servizio e di rappresentanza assegnate in uso esclusivo concesso per le sole esigenze di servizio del titolare.

- sono previste norme che obbligano le regioni, le province e i comuni a sopprimere, accorpare o, in ogni caso, ridurre i relativi oneri finanziari in misura non inferiore al 20 per cento, enti, agenzie e organismi comunque denominati e di qualsiasi natura giuridica che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, esercitano, anche in via strumentale, funzioni fondamentali di cui all'articolo 117, comma secondo, lettera p), della Costituzione o funzioni amministrative spettanti a comuni, province, e città metropolitane ai sensi dell'articolo 118, della Costituzione.

- ulteriori riduzioni riguardano la spesa del personale quali la riduzione del valore dei buoni pasto (già a partire del 1 Ottobre 2012), il divieto alla corresponsione di trattamenti economici sostitutivi per la fruizione delle ferie, la razionalizzazione dei servizi di pagamento delle

retribuzioni con riferimento ai parametri di qualità e di prezzo previsti dal Ministero delle Finanze e comunque i contratti in essere sono rinegoziate con un abbattimento del costo del servizio non inferiore del 15 per cento; sono introdotti nuovi vincoli per la determinazione delle dotazioni organiche e vincoli assunzionali anche in relazione a parametri di virtuosità (attualmente in fase di definizione).

### **1.3.1. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.**

Unitamente al bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 è approvato il seguente "Programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma":

- funzioni di Segretario dell'Ente ai sensi dell'art. 21 dello Statuto;
- funzioni attinenti alla gestione contabile e al trattamento giuridico dei lavoratori dipendenti ed assimilati;
- funzioni di tutela della salute dei lavoratori;
- funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale;
- attività inerenti gli scopi e le funzionali istituzionali di cui all'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia.
- attività tecniche e amministrative per il funzionamento dell'Ente.

Il D.L. 78/2010, con l'art. 6, comma 7, in riferimento alle spese programmate per l'anno 2011 e 2012 è intervenuto stabilendo che : *"Al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, [...], non può essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell'anno 2009. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale."*

La spesa sostenuta di riferimento relativa al 2009 è stata pari ad € 84.038,13 in termini di competenza ed € 47.017,92 in termini di cassa. Nella stesura del bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

|  | Anno 2013          | Anno 2014          | Anno 2015          |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|
| Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo | € 15.000,00        | € 15.000,00        | € 15.000,00        |
| Funzioni nel campo dei trasporti                                 | € 1.807,00         | € 1.807,00         | € 1.807,00         |
| <b>Totale</b>  | <b>€ 16.807,00</b> | <b>€ 16.807,00</b> | <b>€ 16.807,00</b> |

## **PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2013 E TRIENNALE 2013-2015**

L'Agenzia, nell'ambito delle proprie attività, sviluppa la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto locale per l'area metropolitana, la Provincia di Torino ed anche parzialmente per la rete ferroviaria regionale, così come previsto dallo Statuto.

Per sviluppare tali attività è necessario operare da un lato sugli orizzonti temporali di lungo periodo, con l'individuazione delle Strategie per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e delle politiche per la mobilità sostenibile e dall'altro sugli orizzonti di medio e breve periodo con i programmi attuativi.

Già nelle precedenti relazioni previsionali programmatiche si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

1. L'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stata prevista dalla legge 1/2000 della Regione Piemonte con funzioni di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nella conurbazione torinese costituita dalla Città di Torino e da 31 Comuni della cintura;
2. L'Agenzia è stata formalmente istituita nel 2003 con funzioni, secondo lo statuto, di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nonché di amministrazione delle tariffe. I documenti fondamentali, approvati dall'Assemblea, in base ai quali l'Agenzia deve operare sono, oltre al Bilancio, il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana;
3. L'Agenzia ha cominciato ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agenzia è subentrata agli Enti Consorziati nella titolarità di 6 contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone nell'area di competenza, attivando le funzioni di amministrazione e controllo;
4. Nel 2005 l'Agenzia ha assunto la titolarità di altri due contratti di servizio, ha attivato e/o rinforzato le strutture giuridiche, di pianificazione e di programmazione, che hanno cominciato ad operare anche a supporto degli enti consorziati;
5. L'Agenzia ha elaborato il "*Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'Agenzia per la mobilità metropolitana per il periodo 2005-2006*", aggiornato dalla "*Programmazione del trasporto pubblico locale 2006 e pluriennale 2006-8*".
6. Ad inizio 2007 l'Agenzia ha predisposto il "*Programma triennale 2007-09 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino*" approvato dall'Assemblea il 14/06/2007 adempiendo ad uno dei compiti dello Statuto.

Il programma triennale 2007-2009 -come i precedenti documenti di programmazione-conteneva, in assenza di un Piano della Mobilità Metropolitana, considerazioni ed indicazioni anche sull'evoluzione dei sistemi di trasporto sul medio e lungo periodo.

Nel corso del 2009 l'Agenzia ha avviato la redazione del Programma Triennale 2010 – 2012 per l'individuazione dei servizi oggetto dell'Accordo di Programma previsto dalla legge regionale 1/2000 per l'equivalente periodo.

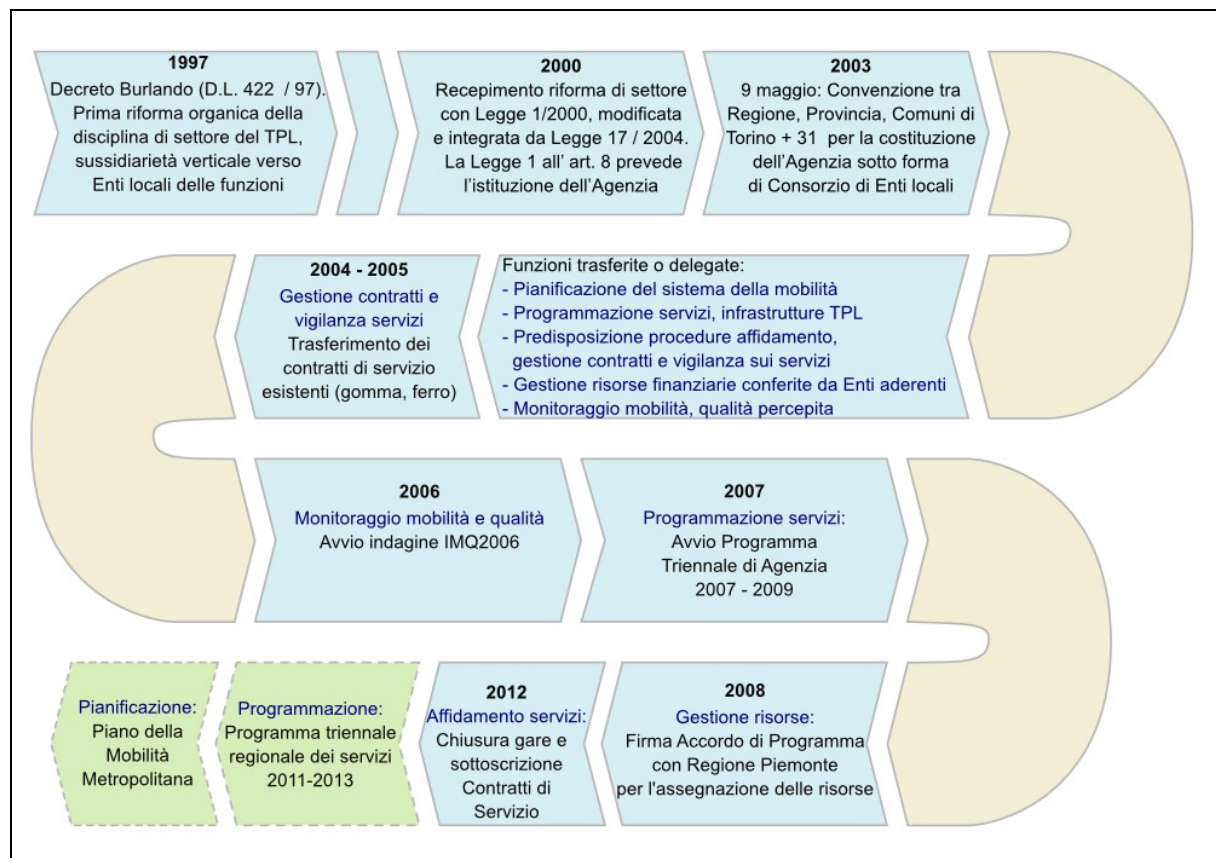
La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la

necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico. L'annunciata diminuzione delle risorse comporta la necessità di ridefinire la programmazione dei servizi già per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si dovrà concentrare su di un programma di ridisegno della rete che sarà più dettagliatamente illustrato nel paragrafo 2.2.4 e successivi.

Per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, nel 2010 era stata avviata la definizione delle linee guida per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto; tale attività ha tuttavia assunto una minore priorità rispetto alle necessità di riprogrammare i servizi nel breve periodo e ridefinire il quadro delle risorse e dei servizi minimi su cui impostare gli obiettivi della pianificazione di lungo periodo.

La Figura 1 illustra le fasi principali di attuazione delle attività dell'Agenzia mentre in fondo sono indicate le attività di pianificazione e programmazione che dovranno impegnare l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione.



**Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana**

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2012, anno nel quale si è realizzato:

- L'avvio del cadenzamento orario sulle linee ferroviarie Torino – Susa e Torino – Bardonecchia (orario ferroviario valido dall'11 dicembre 2011);
- Una prima fase di un piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali programmatiche e con il progetto di ridisegno "Rete Forte 2012".

Il programma di attività per il 2013 risulterà quindi guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi della Regione Piemonte 2011-2013 (approvato con D.G.R. 13-3852 del 14 maggio 2012) e proseguendo con lo sviluppo dei programmi dell'Agenzia, in particolare:

- l'avvio delle tre nuove relazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano (Bra – Carmagnola - Torino Stura, Pinerolo – Torino - Chivasso e potenziamento/cadenzamento della Chieri - Torino - Rivarolo);
- la prosecuzione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dall'apertura della nuova stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dall'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano, sia in ambito urbano (nodi di Stura, Lingotto e Rebaudengo) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.

## **2.1. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino**

### **2.1.1. Iniziative per la conoscenza della mobilità**

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

#### **2.1.1.1. Indagine IMQ 2010**

Per il 2012 l'indagine di riferimento per le conoscenze sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino è stata l'IMQ 2010 pubblicata nel 2011.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.2.

#### **2.1.1.2. Indagini IMQ 2012 e IMP 2012**

Nella seconda parte del 2012 è stata conclusa la procedura di affidamento per l'indagine combinata IMQ+IMP 2012.

La prima parte dell'indagine (IMQ 2012) riguarda la popolazione residente nella Provincia di Torino, si articola su di un campione di grandi dimensioni e permette, oltre all'aggiornamento delle serie storiche biennali sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti, la produzione di matrici origine/destinazione georeferenziate necessarie per tutte le applicazioni di modellistica applicata ai trasporti.

La seconda parte dell'indagine (IMP 2012) riguarda la popolazione residente nelle altre province piemontesi, viene svolta in coordinamento con l'IRES Piemonte, e serve per aggiornare i dati sulla mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analogica indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

L'indagine prevede 52.160 interviste complessive a livello regionale; la metodologia sarà in continuità con quella delle indagini precedenti e saranno investigati i principali comportamenti di mobilità. Rispetto alle edizioni precedenti, alcune sezioni del questionario sono state ampliate per rilevare meglio aspetti peculiari della mobilità e della qualità percepita, tra cui si segnala:

- la mobilità ciclistica, distinguendo l'uso della bici privata e di quella dei servizi di Bike Sharing nella dichiarazione del mezzo utilizzato;

- la percezione da parte dei cittadini dell'efficacia delle politiche di sicurezza stradale condotte dagli Enti competenti.

Avendo concluso nel 2012 le attività di progettazione dell'indagine, nel 2013 ci si concentrerà essenzialmente sulle attività di *field* (fase di interviste telefoniche), verifica ed elaborazione dei dati ricevuti e nelle successive elaborazioni dei risultati.

#### 2.1.1.3. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati ad oggi dall'Agenzia. Essi vengono invece raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto previsto dai contratti di servizio.

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati):

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

Nel corso del 2013 si apriranno nuove potenzialità grazie all'integrazione dei sistemi OTX (monitoraggio delle flotte di autobus extraurbani) e BIP (Bigliettazione integrata Piemonte) e al fatto di aver compreso nei contratti di servizio alcuni obblighi specifici di informazione. Si prevede inoltre la sperimentazione dell'integrazione con OTX di un sistema conta passeggeri che potrà fornire delle informazioni utili alla repressione e prevenzione delle frodi.

### **2.1.2. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana**

Dall'indagine IMQ 2010 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare aumentare nuovamente: da 3 milioni 158 mila spostamenti / giorno nel 2008 si passa a 3 milioni e 431 mila nel 2010 con un aumento dell'8,6% rispetto alla precedente indagine (Figura 2).
- La mobilità motorizzata appare anch'essa aumentare: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 3).
- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che appare conservare, rispetto al 2008, la quota di mercato del 26,4% sul totale motorizzato.
- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un significativo aumento dell'uso della metropolitana (99 mila spostamenti / giorno nel 2010 tra monomodali e plurimodali, contro i 75 mila del 2008).

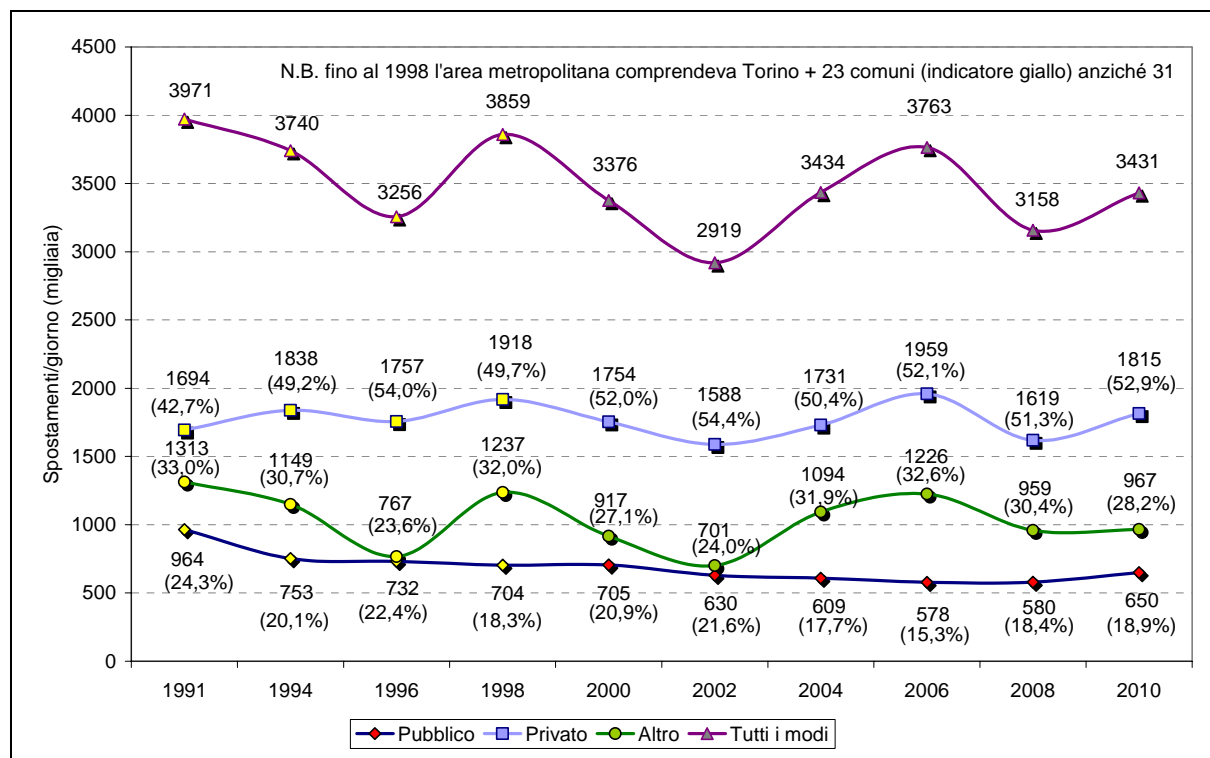


Figura 2 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

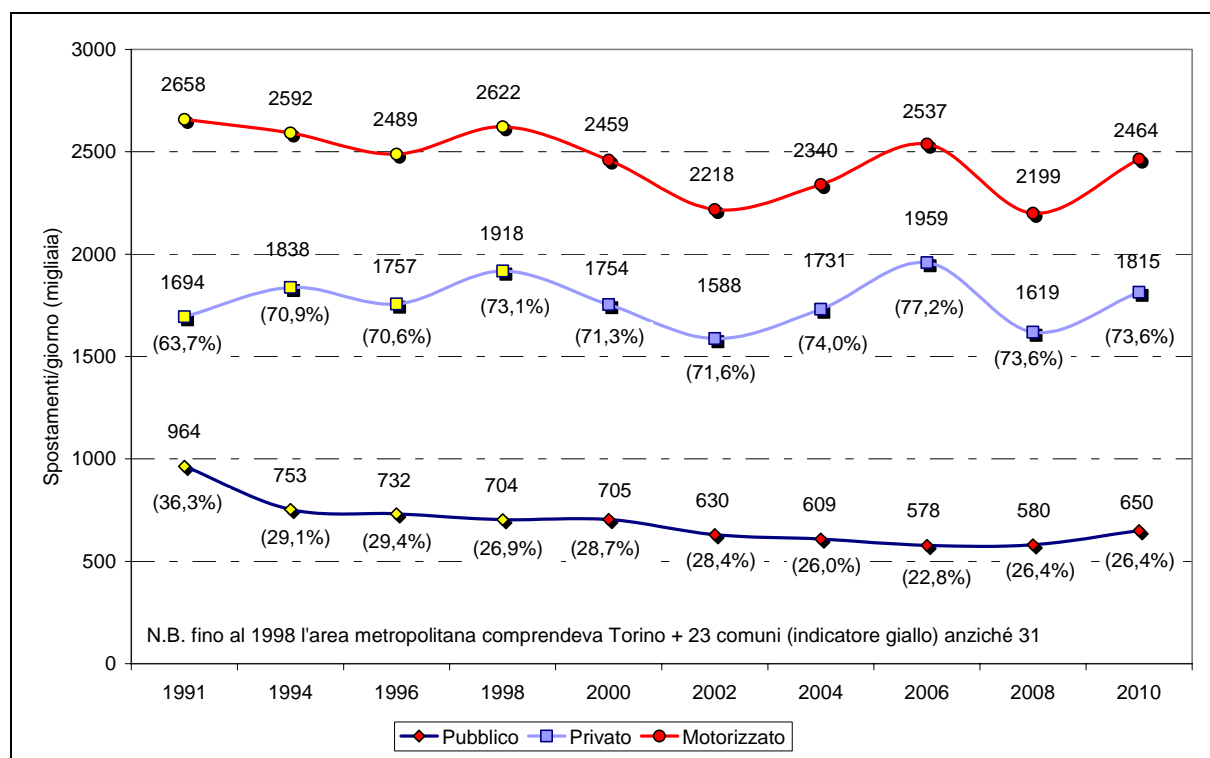


Figura 3 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

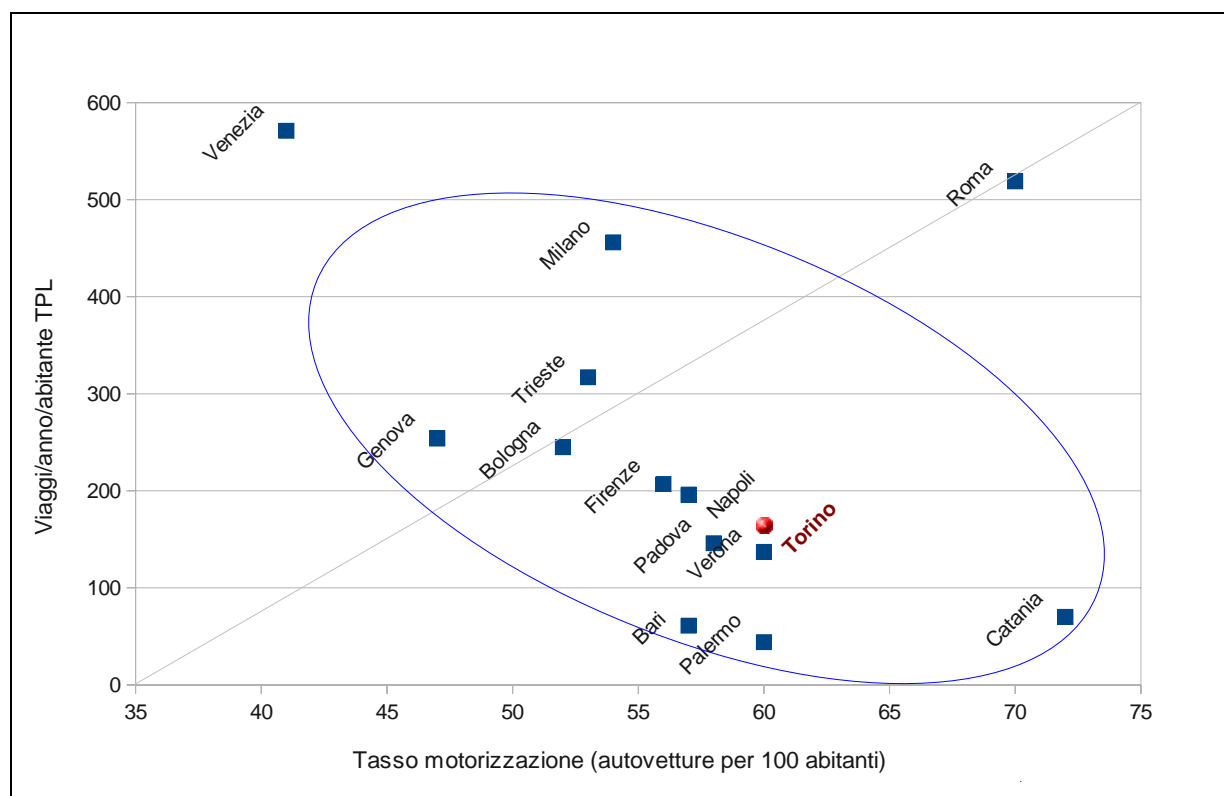
### 2.1.3. Il confronto con le altre grandi città italiane

Appare utile mettere a confronto Torino con altre grandi città italiane, relativamente ad alcuni indicatori di mobilità e uso del TPL. Ad esempio, la ricerca denominata "Focus Ambiente (II

Sole 24 ore – Ecosistema urbano Legambiente, edizione numero 19 - 2012)” permette un confronto a livello italiano.

Il primo confronto è quello che riguarda la motorizzazione privata e l’uso dei trasporti collettivi. Il tasso di motorizzazione è dato dal numero di vetture per 100 abitanti ed è coerente con i dati forniti dall’Osservatorio ACI.

Dall’analisi della Figura 4 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun’altra realtà urbana) e Roma (città interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con maggiore motorizzazione abbiano una propensione inferiore all’uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).

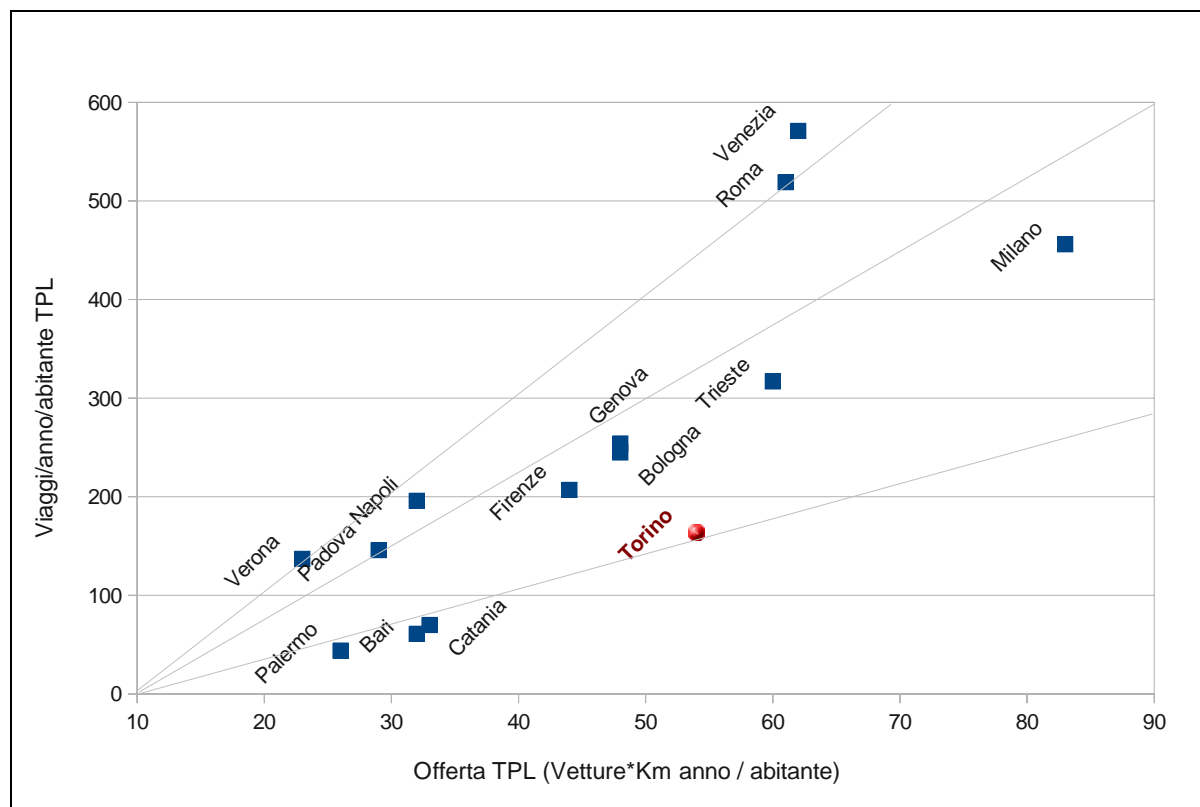


**Figura 4 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione**

La Figura 5 invece mette a confronto l’offerta di trasporto pubblico locale e i viaggi effettuati con il TPL. In essa vengono confrontati i viaggi annui effettuati con il TPL per abitante e la produzione (in vetture\*Km) annua diviso il numero di residenti nel Comune. Per la città di Torino, il valore di 54 Vetture \* Km per abitante/anno deriva da una produzione di 49 milioni di Vetture \* Km (che divisa per 908.000 residenti dà il valore di 54). Tracciando la diagonale sul piano cartesiano, si può individuare un confine tra le città al di sotto o al di sopra di essa in base ad una (relativa) maggiore o minore propensione all’uso del TPL in base all’offerta.

Tracciando due ulteriori linee di aggregazione dei punti, si osserva come vi sia un gruppo di città caratterizzato da viaggi / abitante superiori alla media (Roma, Verona, Venezia) e un gruppo con viaggi / abitante inferiori (Palermo, Bari, Catania, Torino). Naturalmente il dato va preso con le dovute cautele e risulta influenzato dall’insieme di città osservate e dal criterio utilizzato per la misurazione di domanda e offerta. Tale confronto è utile essenzialmente per confrontare la città di Torino con le altre realtà italiane attraverso lo strumento di un’indagine ormai consolidata nel panorama italiano e presumibilmente disponibile anche negli anni a venire.



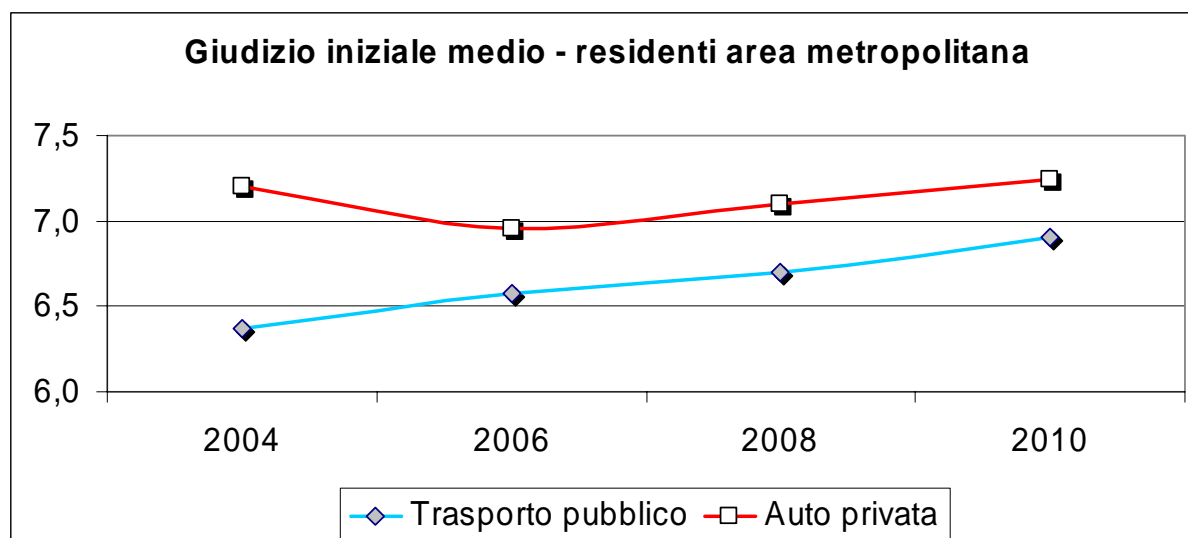


**Figura 5 - Offerta e domanda di TPL**

Si rimanda al successivo paragrafo 2.1.6 “I risultati attesi” per un confronto con le aree metropolitane a livello europeo.

**2.1.4. La qualità percepita dai cittadini**

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 6).



**Figura 6 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana**

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

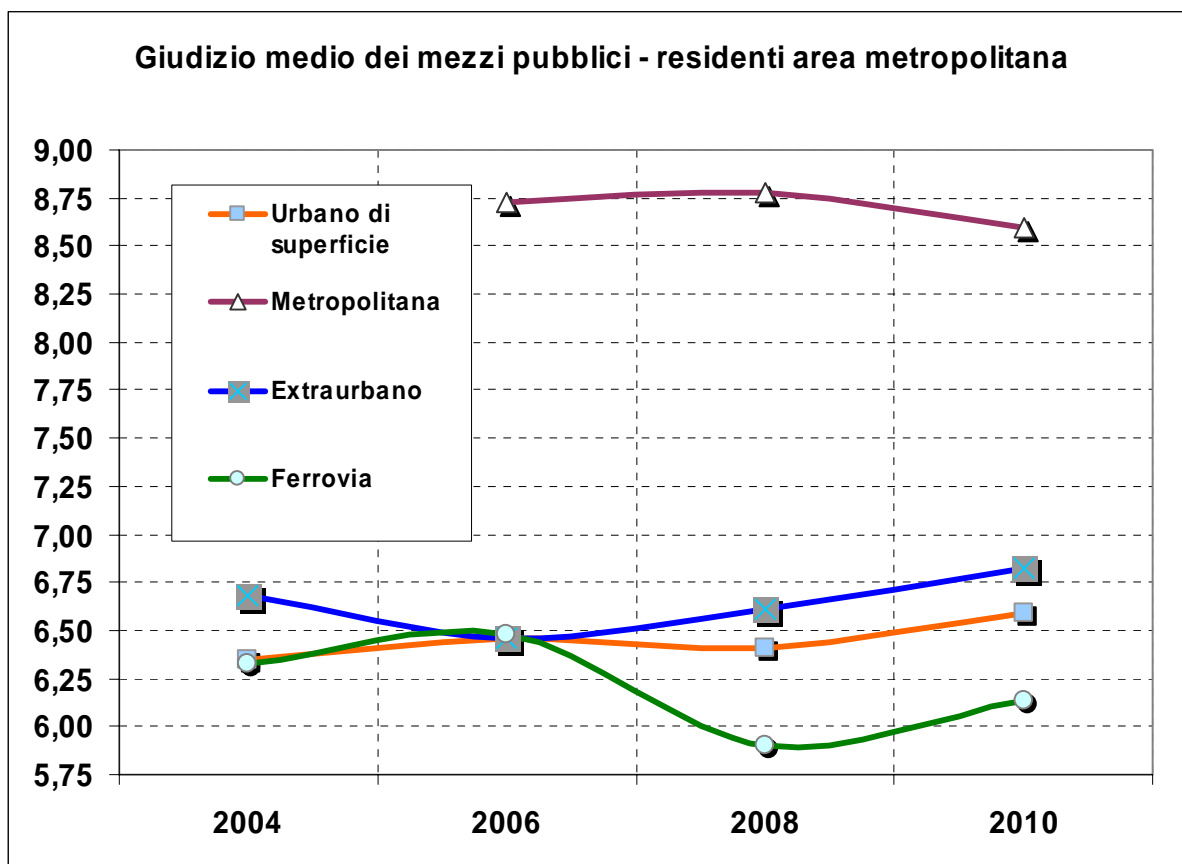


Figura 7 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

### 2.1.5. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il Sistema dei Trasporti dell'Area Metropolitana Torinese è interessato dai grandi interventi infrastrutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico:

- Completamento del Passante Ferroviario (Dicembre 2012).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (indicativamente 2015).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato oltre il 2015).
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

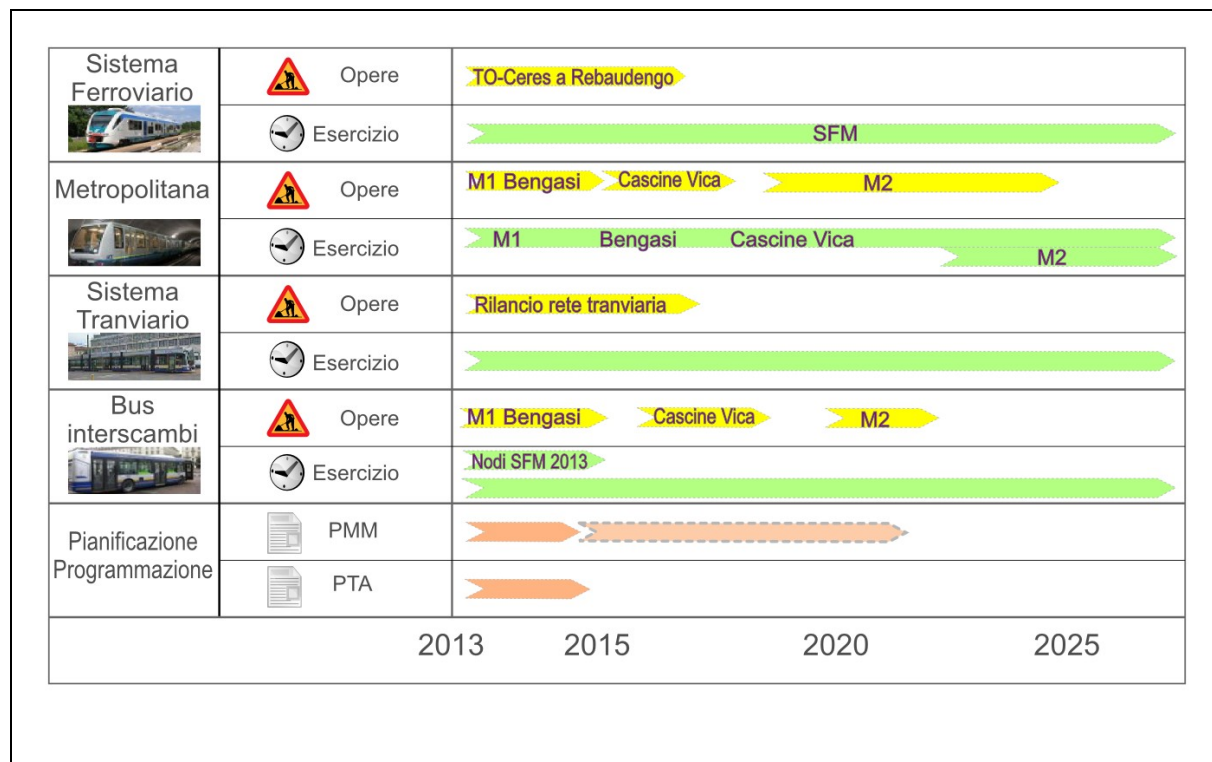
Questi interventi si collocano entro il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino che è andato delineandosi sulla base di:

- Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000;
- proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del 1999;
- Strategia di sviluppo del Sistema Tranviario del 2001, rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità), progetto Rete Forte.

- studio “La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino” assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006); e della delibera della Giunta Comunale 2008;
- studio “Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio” (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.
- approvazione della variante 200 al Piano regolatore Generale della Città di Torino.

Tradizionalmente, per comodità e chiarezza di esposizione il quadro di sviluppo viene articolato in tre orizzonti temporali (o periodi) caratteristici:

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2020), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2015), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2013 – 2015), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno Fermi – Lingotto in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.



**Figura 8 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto**

Il diagramma illustra i principali orizzonti temporali in cui è prevedibile un significativo intervento sulla rete di trasporto pubblico locale in funzione delle infrastrutture realizzate e di come tali infrastrutture si legano con la pianificazione e lo sviluppo urbanistico.

Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. La programmazione potrà subire delle modifiche anche a seguito dell'interlocuzione con gli Enti consorziati.

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi sul pubblico, - viaggi sul privato, - tempi sul pubblico, - tempi sul privato) e contestualmente individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo; verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda e di soddisfarla con efficienza, ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili; tale percorso è stato ampiamente descritto nella Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

### **2.1.6. I risultati attesi**

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità, maggiore velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, ad assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Già al paragrafo 2.1.3 è stato esposto un confronto che evidenzia il posizionamento di Torino nel contesto nazionale. Analogamente, nella figura che segue il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; i dati sono tratti dall' "EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009 e sono riferiti all'anno 2006.

Non avendo ancora a disposizione i dati aggiornati al 2009 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2009, mettendolo a confronto con quello di tutte le aree metropolitane nel 2006. Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2006 (linee di colore rosso) al 2009 (linee di colore blu). In particolare, nel 2009 si sono registrate un'offerta annua pro capite di 46,9 unità\*Km / abitante e un utilizzo annuo pro capite di 121 viaggi / abitante.

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all'eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l'offerta, sia per quanto riguarda l'utilizzo, sia per quanto riguarda l'efficienza. Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

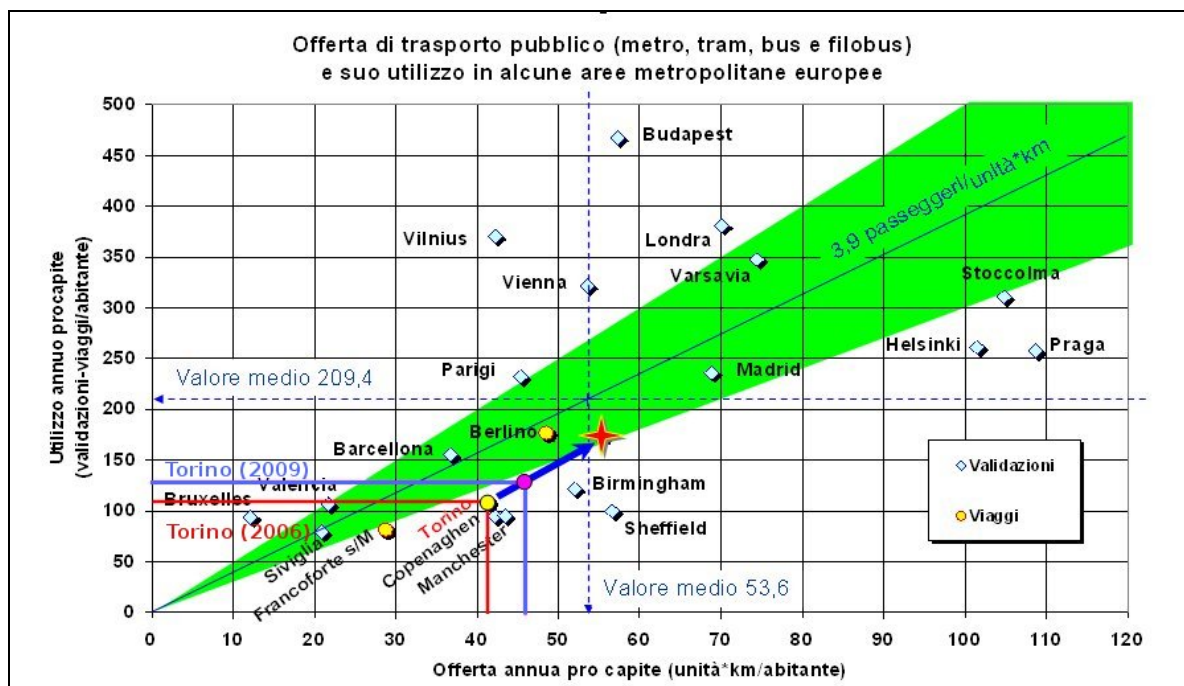


Figura 9 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

Anche in termini di ripartizione modale l'area metropolitana di Torino si colloca sotto la media delle realtà europee considerate.

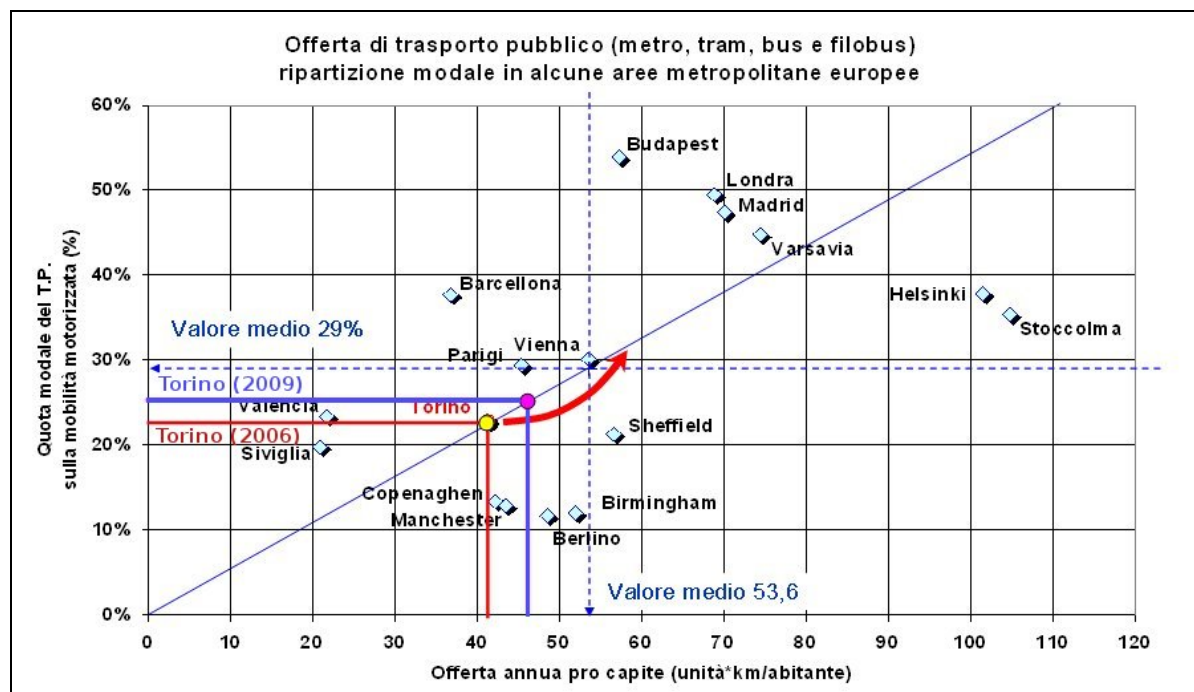


Figura 10 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 22,8% (linea di colore rosso) al 26,4% (linea di colore blu).

Le dinamiche che riguarderanno l'offerta nel medio e nel lungo periodo condizioneranno inevitabilmente il risultato dell'area metropolitana torinese nel confronto europeo sia in termini di incremento di utenza che di quota di mercato.

### **2.1.7. Le valutazioni di scenario**

Nelle precedenti RPP si sottolineava l'importanza dell'uso degli strumenti di analisi appartenenti al set di codici di calcolo (programmi software) ISTMO nei processi di valutazione per la quantificazione al meglio (per quanto possibile) degli effetti dell'introduzione di modifiche all'assetto dei sistemi di trasporto.

Tali codici si basano su modelli matematici che prendono in considerazione offerta e domanda di mobilità (schematizzate da opportune rappresentazioni matematiche) nell'ora di punta del mattino, nella quale si verificano le condizioni di modello matematico di scelta dei modi e di massima offerta di servizio; queste condizioni sono quelle che di fatto determinano la dimensione delle risorse necessarie per il servizio.

Le attività per innovare gli strumenti ed i metodi per le analisi quantitative e le valutazioni di scenario hanno subito nel 2012 un forzato rallentamento, mentre è continuata l'applicazione di questi metodi e strumenti quale prassi per la stima degli effetti di interventi di una qualche importanza.

Si intende comunque perseguire nel periodo 2013-2015

- l'ingegnerizzazione del codice di calcolo per la ripartizione modale in area metropolitana sulla base del know-how acquisito con la collaborazione con il Politecnico di Torino per il progetto "Uso dei modi nell'area metropolitana di Torino" concluso a fine 2011;
- la definizione di un modello di ripartizione modale delle componenti di mobilità in ingresso ed uscita dall'area metropolitana utilizzando una rappresentazione della domanda e dell'offerta "duale" rispetto a quella utilizzata per le analisi entro l'area metropolitana, con articolazione territoriale coerente con quella adottata nell'IMP 2012;
- l'armonizzazione degli strumenti con quelli in via di sviluppo presso GTT da parte del Politecnico di Torino.

Nel 2013 gli strumenti di cui sopra continueranno ad essere utilizzati per le valutazioni degli scenari evolutivi della rete urbana-suburbana dell'area di Torino che verranno configurati, in continuità con il "Piano di Riordino" iniziato nel 2012, ed in via di sviluppo ed attuazione per fasi, di concerto con la Città di Torino e GTT. Nello sviluppo del "Piano di Riordino" si seguiranno in linea di principio, effettuando i necessari adattamenti dalla riduzione dei finanziamenti al TPL, le indicazioni scaturite dallo studio della "Rete Forte 2012".

## **2.2. Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino**

### **2.2.1. La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano**

La RPP 2012-2014 affermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di un "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto di una riduzione, anche consistente, delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

- riduzione nel periodo 2012-2014 delle risorse per gli obblighi di servizio dell'ordine del 15% (rispetto ai valori 2010) sul servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano di superficie;
- offrire comunque margini di capacità per accogliere eventuali incrementi di offerta;
- programmazione finalizzata al recupero di efficienza organizzativa delle Aziende;
- revisione del sistema tariffario;
- minimizzazione dell'impatto di questa riduzione sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e sulla qualità del servizio da loro percepita.

Quest'ultimo obiettivo era declinato, in termini quantitativi in

- invarianza e, se possibile, diminuzione del tempo medio di viaggio sulla rete rispetto alla situazione di inizio 2011 (ante prolungamento a Lingotto della linea 1 di metropolitana);
- mantenimento dei livelli di inizio 2011 dell'accessibilità media in origine ed in destinazione a ciascun quadrante della Città di Torino e a ciascun bacino della cintura metropolitana;
- mantenimento (almeno a livello di programmazione) del livello di affollamento delle linee entro standard accettabili, tenuto conto dei livelli di regolarità di ciascuna linea.

La RPP 2012-2014 raccomandava per il perseguimento degli obiettivi sopra elencati, come pure per la realizzazione di interventi, l'adozione di principi, linee guida, indicazioni e "buone pratiche" desunti (ed adattati alla situazione contingente) dallo studio "*Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico*" completato nel 2011 da IBV Hüsler AG su incarico e con la collaborazione dell'Agenzia.

Si conferma la validità di quanto sopra per la continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino ed il conseguente ridisegno della rete che dovrà avvenire a partire dal 2013.

### **2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano**

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo sarà caratterizzato dalla istituzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituirà il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

L'SFM prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana (FM1-FM5 vedi Figura 11), con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città.

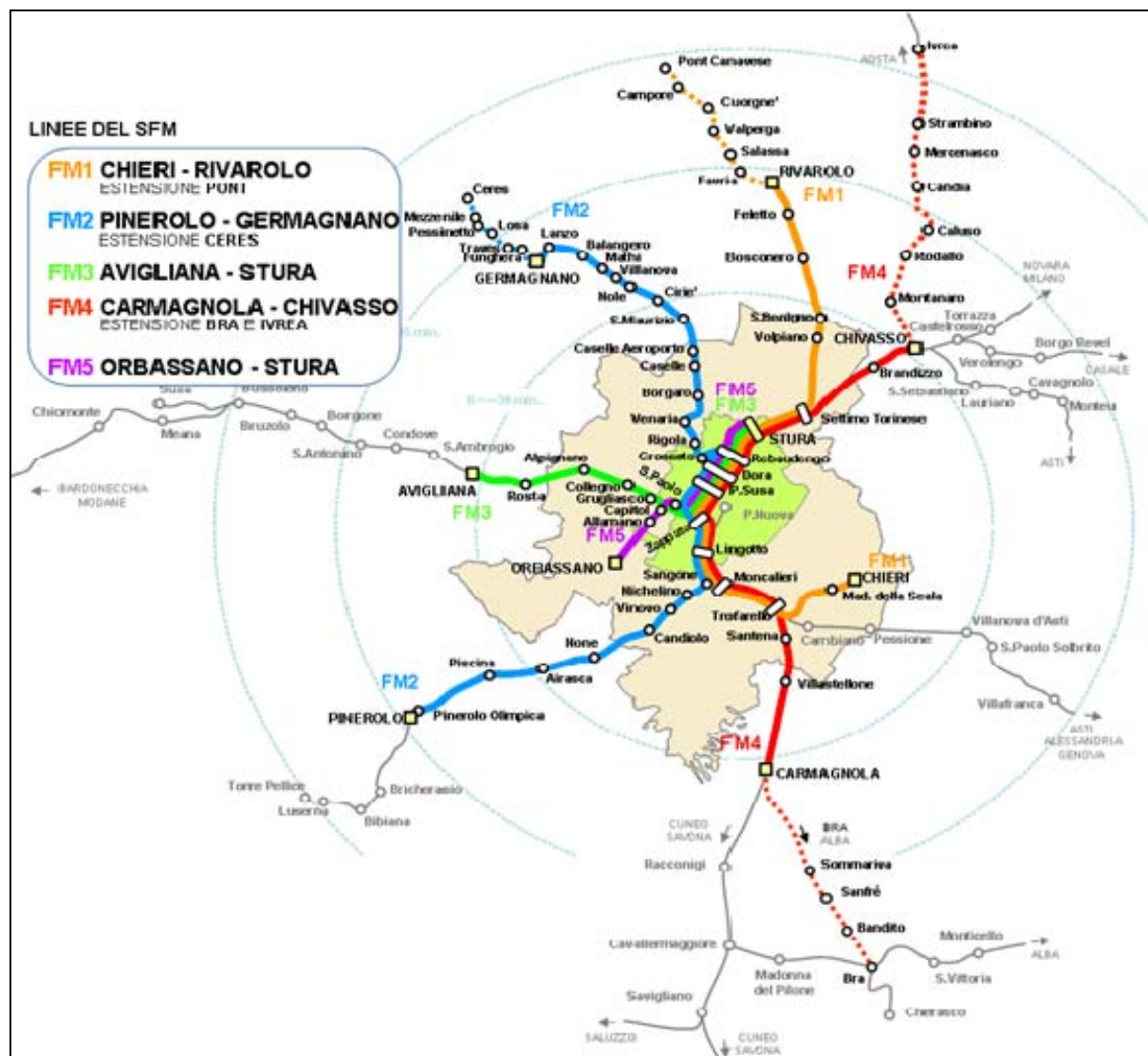


Figura 11 - Sistema Ferroviario Metropolitan – Estensione territoriale

Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana. L'SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Il Sistema Ferroviario Metropolitan si integra con gli altri servizi ferroviari, e cioè treni a lunga percorrenza e regionali, con i quali condivide le infrastrutture e l'utilizzo di alcune stazioni nelle quali si realizza l'interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. In particolare nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta": Chivasso, Carmagnola e Avigliana) potrà avvenire l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani ("servizi regionali associati").

Il servizio previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **omogeneo:** omogeneità delle missioni (percorsi e fermate per linea) e dei tempi di percorrenza;



- **coordinato:** nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **senza interruzioni:** il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni:** in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

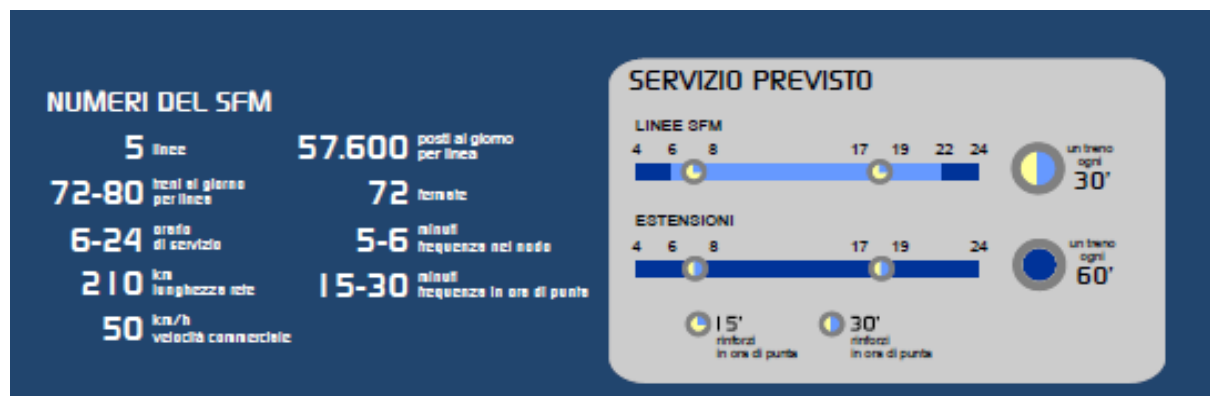


Figura 12 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Servizio previsto

Una volta avviato l'SFM, sul medio/lungo periodo occorre operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

Lo sviluppo del SFM è condizionato dall'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, l'SFM è condizionato dalla realizzazione di una serie di interventi di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. È stato definito il quadro di tali interventi, ed è stato avviato un confronto con i diversi soggetti interessati alla loro realizzazione (Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni, RFI e GTT).

Lo studio del nodo di Torino effettuato dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio Torino-Lione e recepito negli accordi di Pracinat del 28 giugno 2008 ha individuato come necessarie per superare le criticità del nodo di Torino le seguenti opere di completamento del Passante:

- quadruplicamento della tratta Stura-Settimo
- collegamento tra Porta Susa e Porta Nuova, che riduce le criticità nella circolazione ferroviaria a Bivio Crocetta

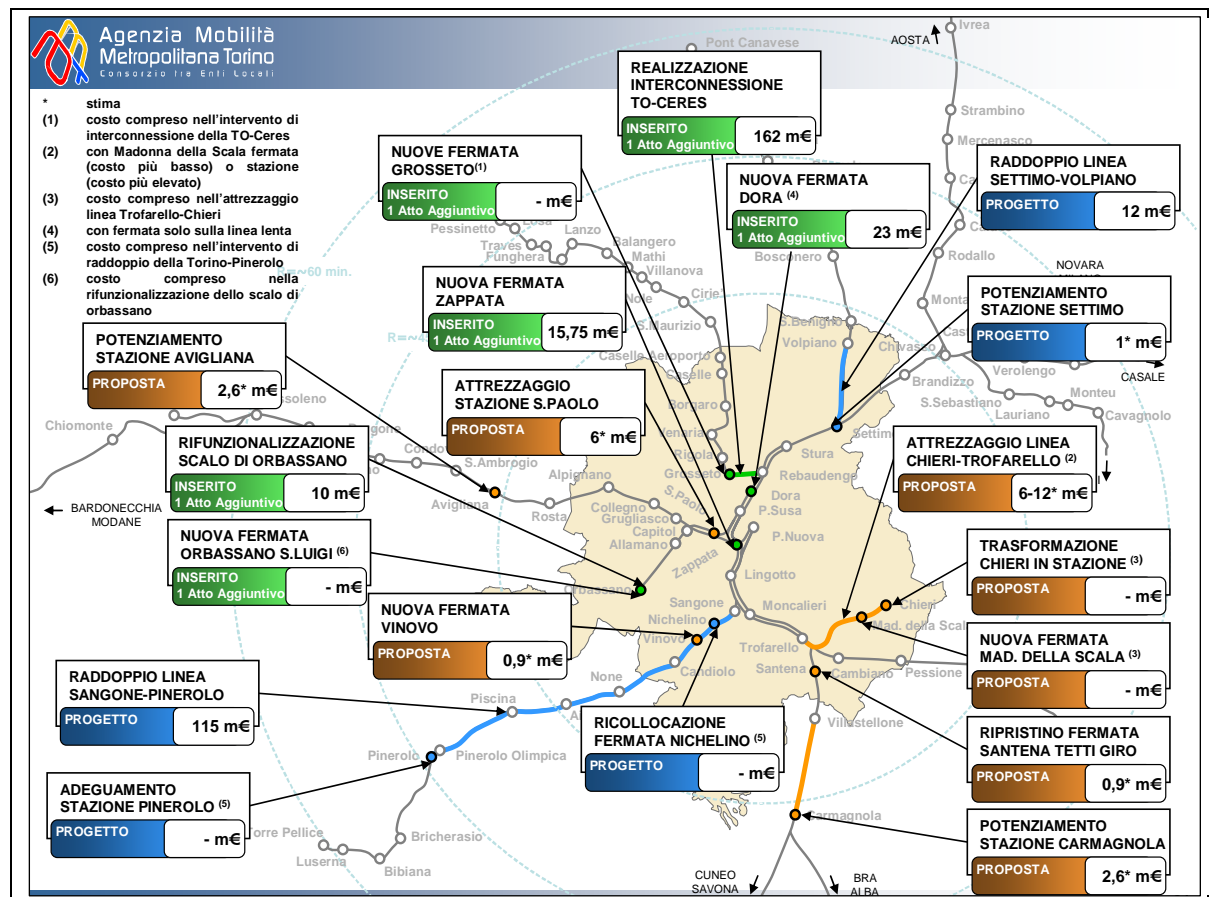


Figura 13 - Interventi infrastrutturali – Stato di avanzamento

È ormai in fase avanzata l'iter procedurale per la realizzazione dell'interconnessione Torino-Ceres e della realizzazione della nuova fermata Grosseto; è prevedibile l'avvio dei lavori nel corso del 2013.

Anche per quanto concerne gli interventi relativi all'attivazione della linea FM5 è prevedibile l'avvio dei lavori nel corso del 2013.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, al fine di abbattere i tempi e i costi di manutenzione, permettere una migliore gestione delle riserve, ridurre le cause di ritardi e i disagi per i passeggeri garantendo a questi ultimi standard di qualità del servizio offerto conformi nel tempo, si prevede di realizzare i servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano con materiale rotabile omogeneo, nuovo e con caratteristiche adeguate ad un servizio metropolitano. L'entrata in servizio di nuovo materiale rotabile dipende dalla effettiva disponibilità delle risorse e dai tempi necessari per le procedure di gara e per la produzione.

Lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano è quindi strettamente legato al reperimento delle risorse finanziarie ed al tempo necessario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e per l'acquisto del materiale rotabile. Ad esempio: la durata dei lavori dell'interconnessione Torino-Ceres e della nuova fermata Grosseto è pari 3 anni; senza il collegamento di corso Grosseto non sarà possibile realizzare e quindi completare la FM2 che consentirà di congiungere l'aeroporto con il centro città; senza l'attrezzaggio delle stazioni di Dora e Zappata non si ottiene un servizio completo nella città di Torino; senza i raddoppi previsti, il cadenzamento non potrà diventare uno standard per tutte le linee; senza l'acquisto del nuovo materiale rotabile non sarà possibile garantire la qualità progettata.

### 2.2.3. Linee di metropolitana

Confermando quanto indicato nella RPP 2012-2014 sullo scenario di lungo periodo per quanto riguarda la progettazione e lo sviluppo della seconda linea di metropolitana, lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal solo prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi della linea 1.

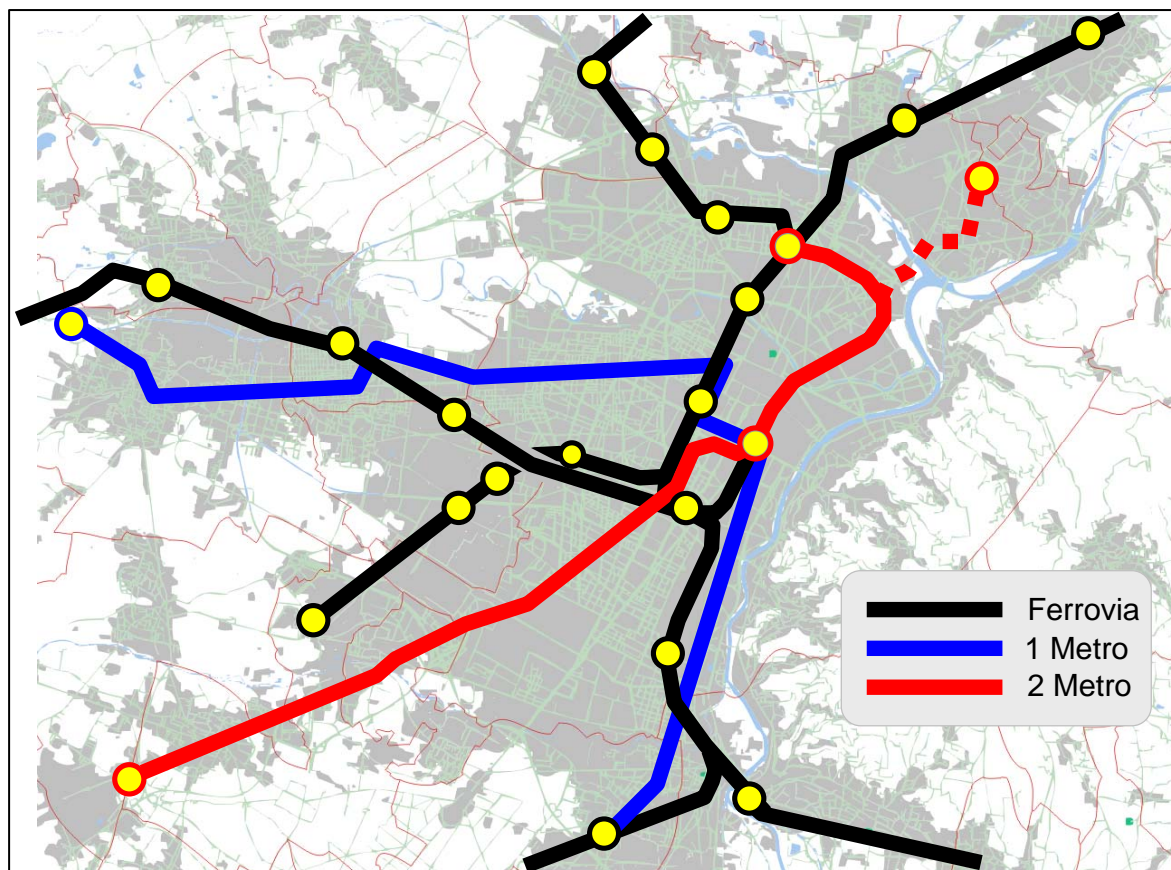


Figura 14 - Tracciato della Linea 2 di metropolitana in relazione alla linea 1 ed al sistema ferroviario

La consapevolezza che il terminale Sud della linea 1 di metropolitana rimarrà collocato in Piazza Bengasi per un periodo di tempo non breve rende necessaria la ricerca di una configurazione degli accessi alla stazione della metropolitana, degli spazi di fermata e capolinea delle linee di superficie, che non sia penalizzante per i passeggeri che necessariamente dovranno effettuare il trasbordo al terminale della linea di metropolitana.

Già nel 2012 l'Agenzia ha fornito alcune indicazioni in merito alla Città di Torino; nel 2013 l'Agenzia intende approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT.

### 2.2.4. Sistema tranviario

È confermata la visione contenuta nella RPP 2012-2014 (alla quale si rimanda) sullo sviluppo a medio termine del sistema tranviario.

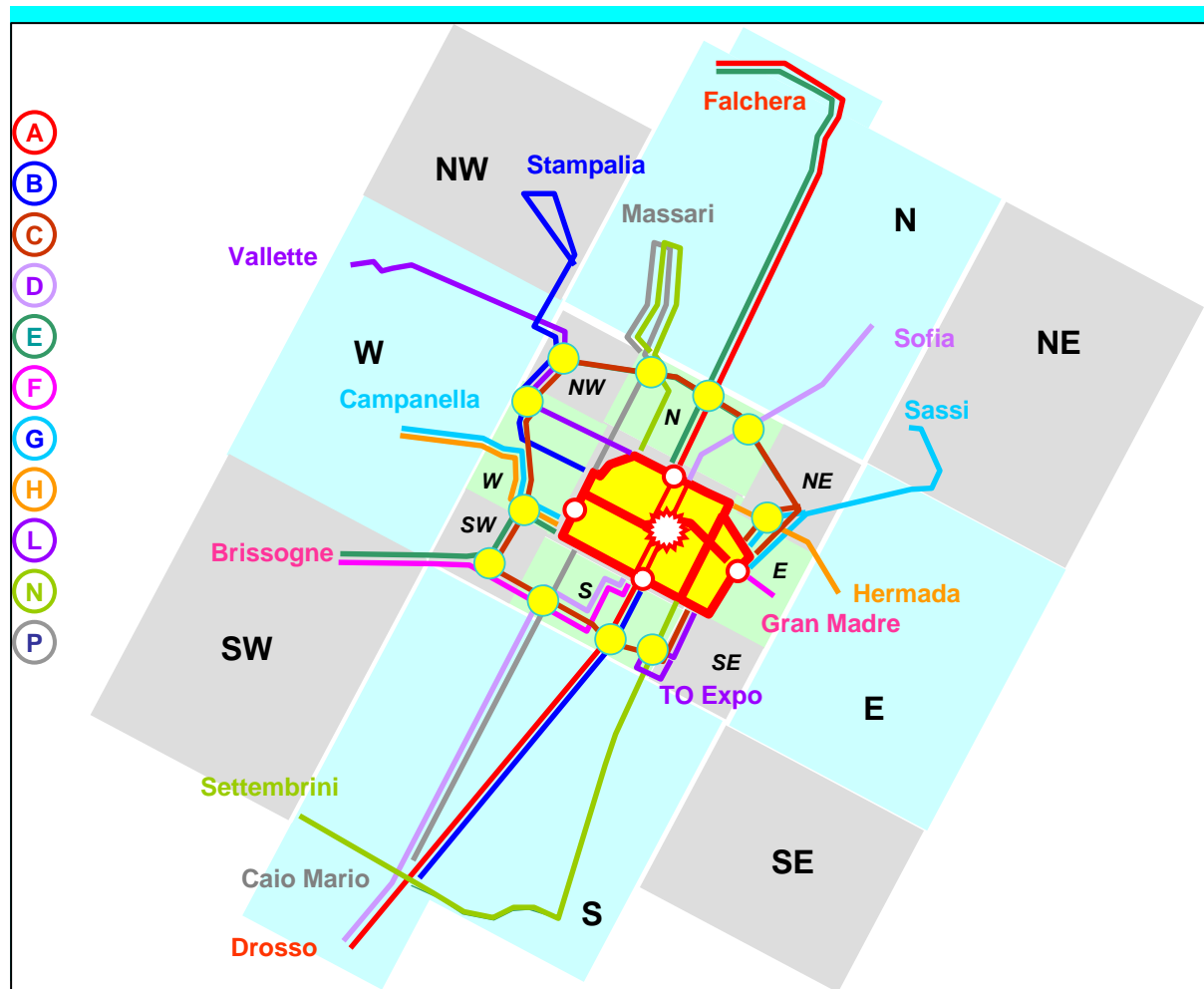


Figura 15 – Schema di rete tranviaria

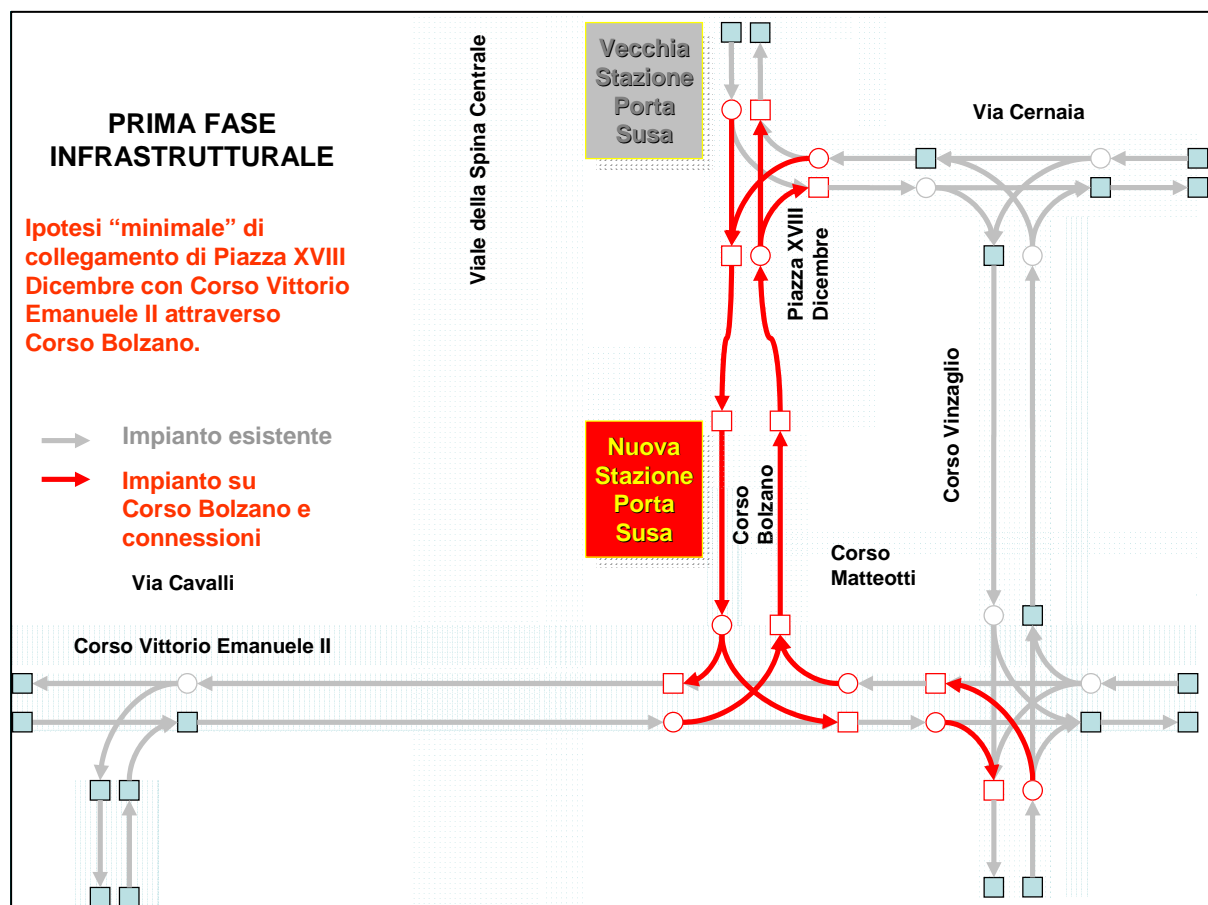
Pure confermati sono i criteri per la revisione del sistema tranviario indicati nella RPP 2012-2014 e desunti dallo studio “Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico” effettuato da IBV Hüsler AG su incarico e con la collaborazione dell’Agenzia.

Tra questi criteri, mutuati da buone pratiche che nelle varie realtà Europee nelle quali questi sono stati applicati hanno prodotto risultati altamente positivi, si possono elencare:

- raggio di influenza delle stazioni ferroviarie 500 m
- raggio di influenza delle fermate del TPL urbano/suburbano 300 m
- distanze di interscambio tra fermate di linee differenti limitate entro 150 m, al massimo 200 m.
- passaggio di più linee in nodi “forti” ove l’interscambio è agevole e l’offerta è superiore alla media
- linee a servizio continuo (per le quali non viene comunicato l’orario di passaggio alle fermate) con intervalli di passaggio non superiori a 10 minuti (nel servizio diurno) e non inferiori ai 5 minuti (per evitare instabilità ed accodamenti nel servizio erogato)
- sovrapposizione di più linee per formare corridoi “forti” ove la domanda lo richiede

Si conferma anche come fattore prioritario, dal punto di vista dell'architettura del sistema, la realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

Come già affermato nella RPP 2012-2014, l'intervento che sembra più corrispondere alle necessità è la realizzazione della infrastruttura tranviaria su Corso Bolzano tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II, con realizzazione di deviatori e curve per la svolta sia destra che sinistra; ciò consente l'istadamento della linea 10 davanti alla nuova Porta Susa e può permettere lo scambio dei percorsi delle linee 9 e 13, nella fascia di territorio compresa tra l'asse Tassoni-Ferrucci-Adriano e l'asse Statuto-San Martino-XVIII Dicembre-Bolzano con passaggio di entrambe le linee davanti alla nuova Porta Susa.



**Figura 16 – Ipotesi di impianto tranviario su Corso Bolzano**

Nel corso del 2012 e nell'ambito della predisposizione del "Piano di Riordino" l'Agenzia ha fornito, per la riflessione comune con gli altri soggetti interessati (Città di Torino e GTT), alcuni "spunti" per la revisione del servizio di TP in area centrale, in ottica di riduzione delle percorrenze bus all'interno del "ring" (anello periferico costituito dagli assi Vittorio Emanuele II, Inghilterra, Principe Eugenio, Regina Margherita, Nazione, Cairoli) e potenziamento degli attraversamenti tranviari.

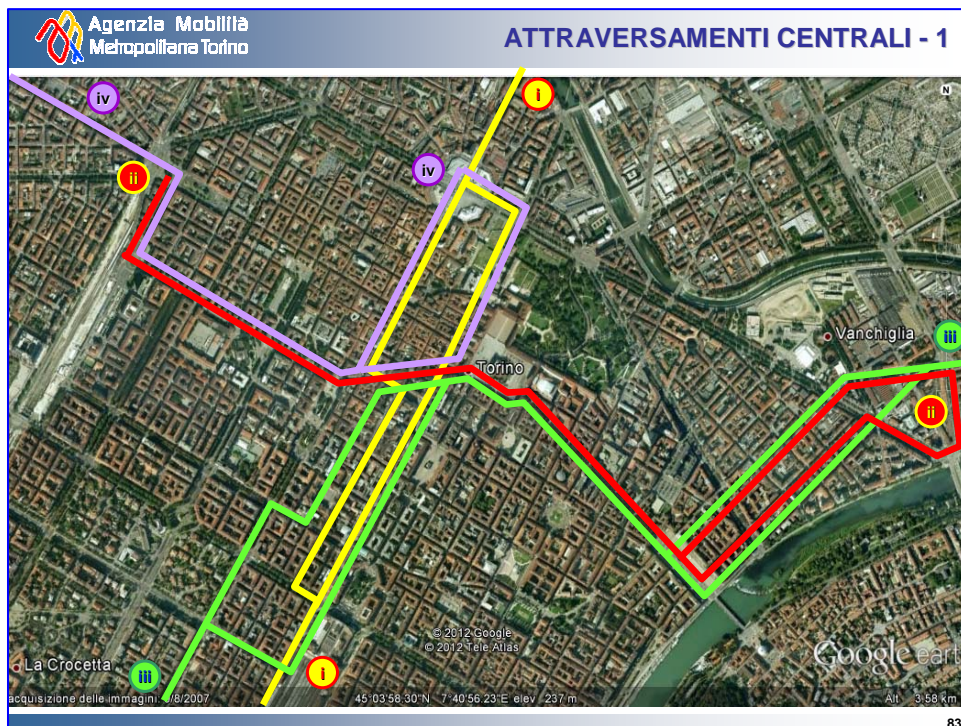


Figura 17 – Potenziamento attraversamenti centrali tranviari. Ipotesi 1

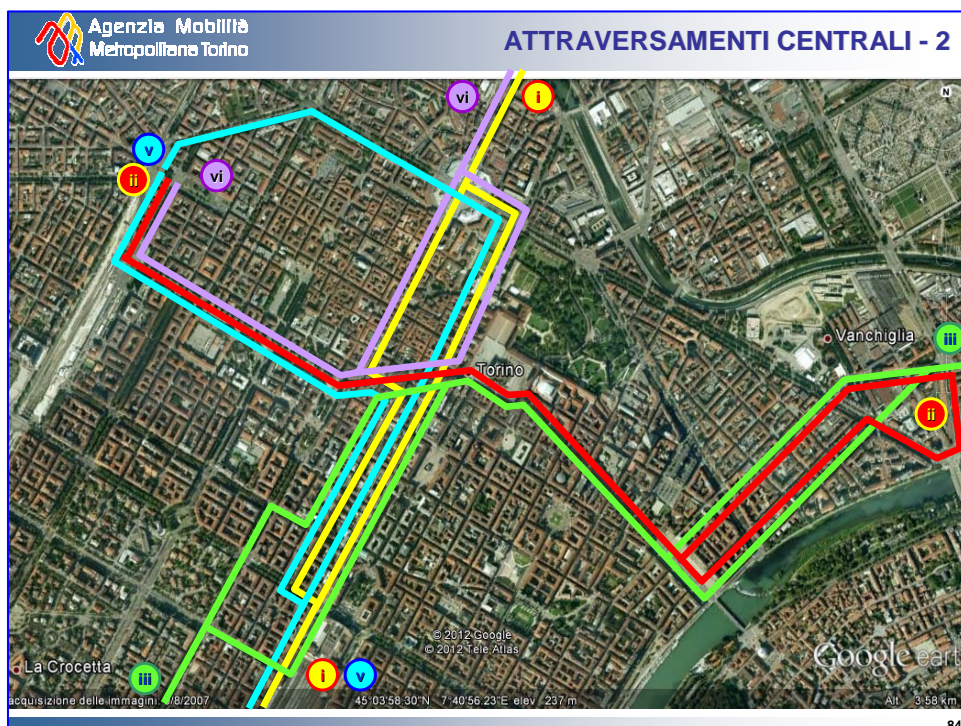


Figura 18 – Potenziamento attraversamenti centrali tranviari. Ipotesi 2

Nel 2013 si dovrà valutare, di concerto con la Città di Torino e GTT, quali elementi tra quelli prospettati possano rientrare ed essere attuati nell’ambito nel citato “Piano di Riordino”.

Si conferma la necessità, già affermata nella RPP 2012-2014, di definire un programma di protezione del sistema tranviario allo scopo di aumentarne l'attrattività e garantire maggiore offerta effettiva a parità di risorse impegnate (guidatori e motrici).

Il programma dovrà prevedere azioni per una decisa lotta ai fenomeni che causano rallentamenti ed intoppi al movimento delle motrici tranviarie; tra le altre azioni:

- diradamento delle sovrapposizioni con le linee bus
- controllo assiduo dei livelli di priorità semaforica assicurato dal sistema 5T
- controllo assiduo e sanzionamento della sosta abusiva in alcuni tratti nevralgici
- ove possibile aumento del livello di semaforizzazione asservita, di separazione e di protezione dal traffico privato

Il programma dovrà inoltre essere affiancato dal piano di rinnovo del materiale rotabile già previsto dal PTA 2007-2009 e che, avendo trovato parziale recepimento nell'accordo di programma sottoscritto con la Regione Piemonte, è in fase di sviluppo.

### **2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi**

Rimane valido il principio, già affermato nelle RPP 2011-2013 e RPP 2012-2014 di attestamento (nell'orizzonte di lungo periodo) delle linee di autobus a punti di corrispondenza con il sistema ferroviario metropolitano, con il sistema di linee di metropolitana e con il sistema tranviario, consentendo una razionalizzazione del servizio.

Nel 2013, nell'ambito del "Piano di riordino", dovrà essere ridisegnata la rete bus, in coerenza con l'evoluzione dei sistemi più forti, rispettando il vincolo posto dalla riduzione dei finanziamenti.

In particolare si dovranno considerare

- il diradamento delle sovrapposizioni con le linee tranviarie all'interno del "ring" pericentrale
- una migliore afferenza alla nuova stazione ferroviaria di Porta Susa
- il passaggio o l'attestamento alle "porte tranviarie" (Porta Nuova, Piazza Vittorio Veneto, Porta Palazzo, oltre che Porta Susa)
- il tendenziale diradamento dei capilinea all'interno del "ring" mediante unione di linee provenienti da quadranti adiacenti della città da "saldare" in corrispondenza delle "porte tranviarie"

L'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano consentirà un graduale ridisegno dei servizi di bus in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie.

Oltre al già citato caso di Porta Susa, nell'ambito del ridisegno complessivo della rete dovrà essere oggetto di analisi l'afferenza e l'interscambio a

- Lingotto: potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione
- Stura: potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane 46, 50, 51,51/ con attestamento o transito alla stazione

mentre non sarà ancora possibile il disegno di una efficace afferenza del TP urbano alla stazione di Rebaudengo-Fossata data la mancanza di adeguata sistemazione viabile (tanto nello stato di fatto quanto in quello di progetto).

A livello più generale, dovrà essere ricercata e trovata una sintesi efficace tra le proposte formulate dai vari attori coinvolti sul piano tecnico nel processo di definizione del Piano di

Riordino: Agenzia, GTT, Politecnico di Torino (Consulente di GTT). Ciò tenuto conto delle esigenze dei "Portatori di Interesse" (Città di Torino, Comuni di Cintura, altri enti Consorziati).

#### 2.2.5.1. Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, pianificate con la Regione e con le Province di Torino e di Cuneo, deve promuovere l'integrazione tra servizi su ferro e su gomma e lo studio e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il nuovo servizio cadenzato e coordinato realizzato sulla linea Modane-Torino ha dimostrato, in particolare nella stazione di interscambio di Oulx, come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico.

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

L'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando ad eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il miglioramento della comunicazione ed informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

### 2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015

#### 2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

La Legge Regionale 1/2000 prevede la programmazione triennale dei servizi di TPL; l'Agenzia ha sviluppato il Programma Triennale 2007-2009, costruito alla luce della disponibilità di risorse previste per il triennio dalla Regione, ed aprendo il sistema alle prospettive di un differente assetto dei servizi e dei contratti nello scenario di affidamento a seguito di procedure ad evidenza pubblica.

Il Programma triennale 2007-2009 ha completato la sua fase approvativa con la stipula dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, avvenuta il 26 marzo 2008.

L'Agenzia ritiene opportuno sviluppare una programmazione triennale che, nell'ambito degli obiettivi sopra richiamati, dovrà analizzare i seguenti temi:

- Potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle risorse disponibili;
- Promuovere l'efficacia del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione;
- Verificare e ridefinire l'assetto della rete all'avvio del SFM e del completamento della linea 1 di metropolitana;
- Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia nell'ambito del nuovo assetto.

Il successivo Programma Triennale sarà sviluppato in coordinamento con il programma triennale della Regione Piemonte 2011- 2012 – 2013.



### **2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana**

L'insieme dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio e che sarà oggetto del Programma Triennale di Agenzia viene di seguito riepilogato. Si tratta di un insieme di interventi sulle diverse modalità di trasporto pubblico che richiedono uno stretto coordinamento; l'obiettivo prioritario che dovrà guidare la programmazione di Agenzia nel Triennio sarà proprio quello di sviluppare programmi integrati di coordinamento dei servizi e di informazione ai cittadini man mano che si attuano i vari interventi previsti.

#### **SFM:**

Si conferma il servizio cadenzato avviato con l'orario 2012 sulla Linea Torino – Bardonecchia/Susa per una produzione complessiva annua di circa 1.800.000 treni\*km.

#### Servizio feriale

Le caratteristiche del servizio base feriale sono le seguenti:

Tratta Susa – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni
- Partenza da Porta Nuova al minuto 45 ed arrivo a Susa al minuto 51
- Fermate : tutte compresa Grugliasco
- Materiale dedicato: treno Vivalto (locomotore 464 + 5 carrozze Vivalto + pilotina Vivalto)

Tratta Bardonecchia – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni
- Partenza da Porta Nuova al minuto 18 ed arrivo a Bardonecchia al minuto 40
- Fermate tutte in alta valle tra Bardonecchia e Bussoleno, oltre Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno
- Materiale dedicato: Navetta MP (locomotore 464 + 4 carrozze MD + pilotina MP)

Inoltre sono previste 2 tracce di potenziamento in fascia pendolare, fra Bussoleno e Torino e viceversa, l'una in afflusso a Torino e l'altra in deflusso da Torino con tutte le fermate intermedie.

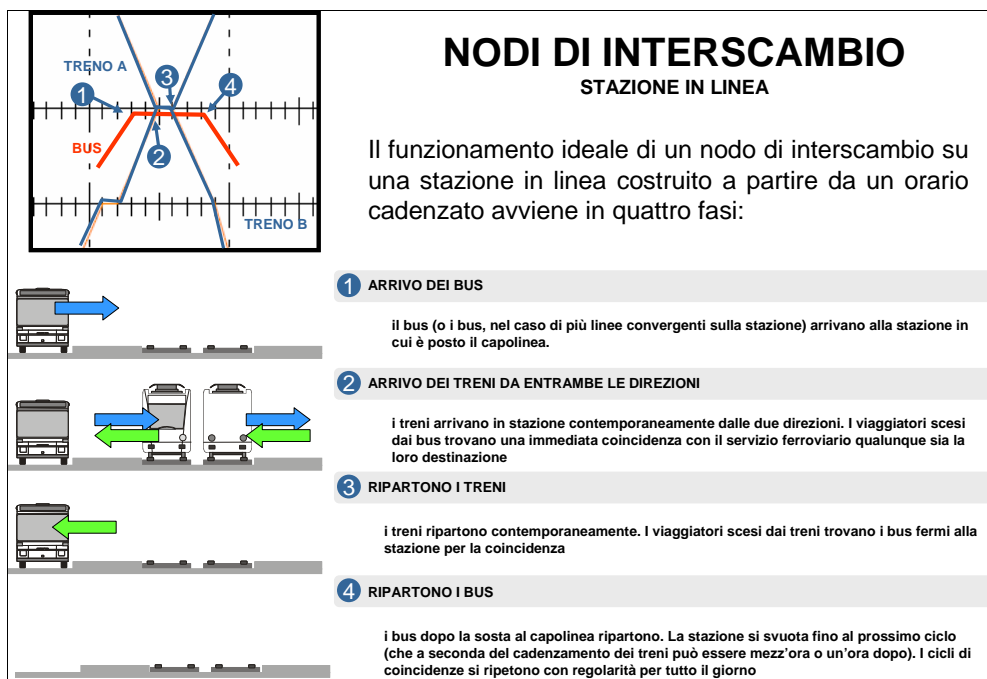
#### Servizio festivo

Per il Servizio festivo sarà programmato un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con tutte le fermate intermedie per i treni della media e bassa valle e tutte le fermate in alta valle + Bussoleno, S.Antonino, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno per i treni da/per Bardonecchia.

#### Punti di interscambio ferro-gomma

Per permettere la riprogettazione del servizio automobilistico della valle al fine di consentire l'interscambio in coincidenza con partenze ed arrivi dei treni sono stati realizzati tre punti di interscambio (nel quale realizzare l'incrocio dei treni pari e dispari)

- Oulx in Alta Valle
- Bussoleno in Media Valle
- Avigliana in Bassa Valle



**Figura 19 – schema di funzionamento dei nodi di interscambio di Avigliana, Bussoleno e Oulx**

### 2013 / 2014 Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio

Con il completamento del Passante ferroviario viene avviata una prima fase del sistema ferroviario metropolitano (SFM) con le linee FM1 Rivarolo – Chieri, FM4 Bra –Torino Stura e FM2 Pinerolo - Chivasso. L'orario cadenzato SFM ha le seguenti specifiche:

- I treni del servizio metropolitano effettuano tutte le fermate : Trofarello –Moncalieri – Lingotto – Porta Susa – Rebaudengo – Stura – Settimo – Brandizzo;
- Il servizio base prevede un cadenzamento orario in entrambe le direzioni che si infittisce con un cadenzamento semiorario nelle ore di punta;
- I tempi di percorrenza sono omogenei; l'utilizzo dedicato per linea del materiale esistente facilita l'uniformità dei tempi di percorrenza; inoltre uniformando la percorrenza si realizzano tracce omogenee che permettono il pieno sfruttamento della capacità della infrastruttura ferroviaria.

Il servizio nelle ore di punta è inoltre integrato con i necessari rinforzi per rispondere a picchi di domanda.

Il servizio è svolto inizialmente con treni adatti al servizio metropolitano e successivamente con i nuovi elettrotreni che saranno selezionati attraverso gare ad evidenza pubblica da parte di Trenitalia, così come da impegni del contratto di servizio.

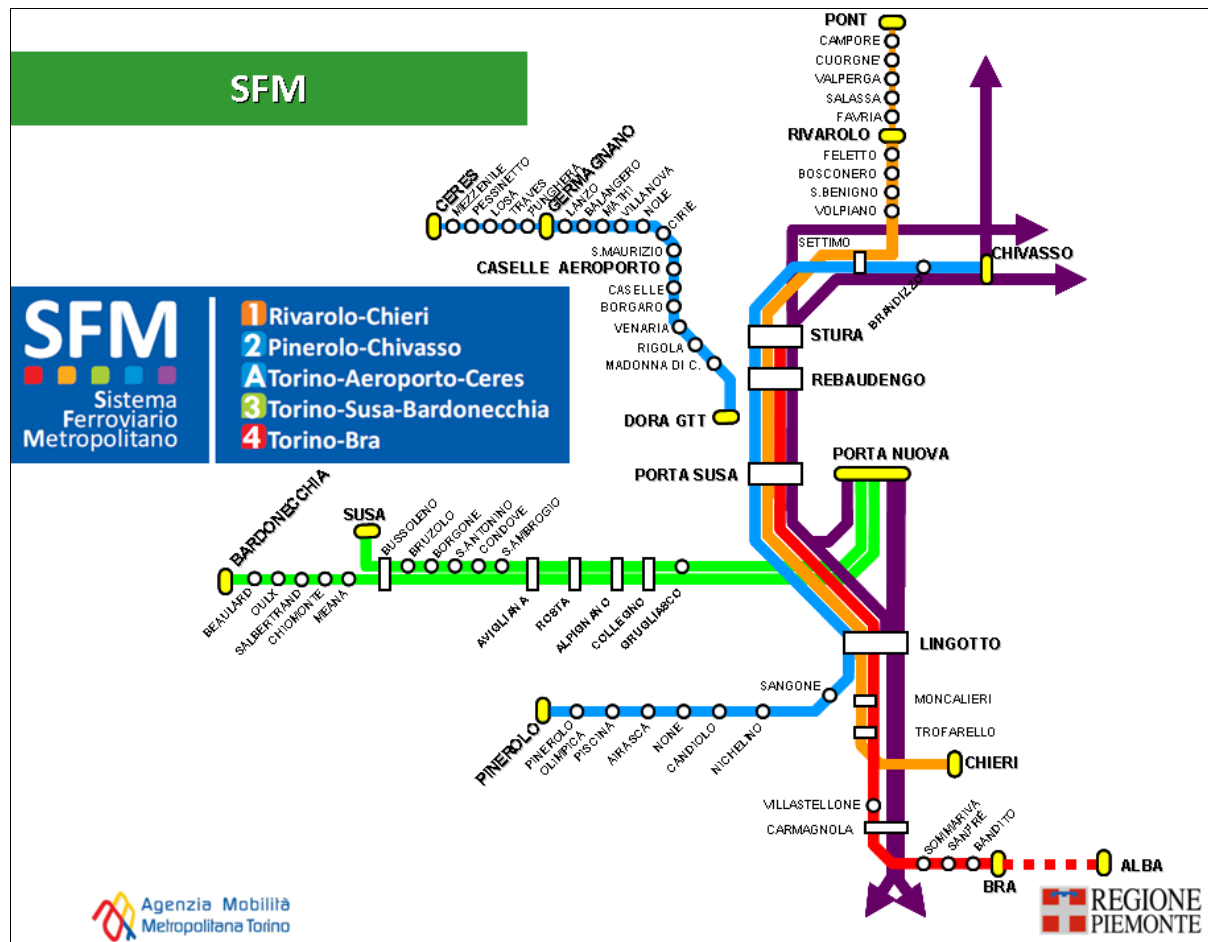


Figura 20 – schema SFM 2013

Il coordinamento tra le linee FM e le linee regionali associate è realizzato nelle stazioni porta di Carmagnola e Chivasso.

Dal momento che le tre linee FM1, FM2 e FM4 coprono l'intera tratta urbana Stura - Lingotto, mentre le tratte suburbane sono entrambe coperte da due linee (FM1+FM2 tra Stura e Settimo e FM1+FM4 tra Lingotto e Trofarello), si realizza l'ossatura portante del SFM e risultando strettamente correlate, sono state coordinate al meglio per distanziare quanto più possibile uniformemente i servizi.

\*\*\*

L'Agenzia ha così realizzato una prima fase del progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano creando un servizio con orari stabili rispetto all'infrastruttura disponibile.

L'orario ferroviario 2012-2013 sarà il primo esercizio nel quale il Sistema Ferroviario Metropolitano potrà considerarsi attivo; sarà necessario un costante impegno al fine di verificare :

- L'evoluzione degli interventi infrastrutturali indispensabili per l'ampliamento del SFM;
- La sostituzione del materiale rotabile utilizzato per l'avvio con materiale più moderno ed affidabile;
- Il continuo coinvolgimento di Enti, Istituzioni, Amministrazioni Locali e Comitati nelle nuove ipotesi di esercizio.

Per lo sviluppo delle attività occorre procedere attraverso le seguenti fasi operative già testate negli scorsi anni :

- Mantenere il tavolo di lavoro con la Regione per la scelta e la condivisione dei servizi regionali da associare alle linee di FM.
- Mantenere il tavolo di lavoro con la Regione e RFI per l'individuazione degli interventi ed il controllo della loro realizzazione; per la definizione delle specifiche da adottare per la realizzazione di un orario sostenibile.
- Aggiornare ed individuare, su ogni linea del SFM, ulteriori migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio.
- Continuo e costante monitoraggio del nuovo servizio per l'individuazione delle eventuali criticità in modo da apportare le appropriate modifiche nei successivi cambi orari.

\*\*\*

L'avvio del SFM ha comportato la riorganizzazione di alcune linee del servizio ferroviario regionale. L'intero servizio regionale dovrà essere gradualmente riorganizzato per evolvere verso il SFM.

Una migliore programmazione dell'orario è l'elemento determinante per l'efficientamento organizzativo in termini di ottimizzazione delle risorse economiche, di personale, di materiale rotabile per le aziende nella gestione del servizio.

La ri-programmazione del servizio si renderà indispensabile su tutte le linee regionali che saranno associate al SFM analogamente a quanto già realizzato sulle direttrici Torino-Cuneo e Torino-Savona.

#### **Metropolitana:**

Il sistema di metropolitana non è di competenza dell'Agenzia e si cita solamente per l'interconnessione/interscambio con la rete di superficie.

Nel periodo 2013-2015 non sono previste ulteriori estensioni del sistema di metropolitana, il prolungamento a Bengasi della linea 1 è previsto per il 2015.

#### **Tram:**

Come si è visto al punto 2.2.4 l'intervento che appare prioritario è "portare" le linee tranviarie a servire direttamente la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa. L'effettiva praticabilità di questa opzione per il periodo 2013-2015 dovrà essere verificata con la Città di Torino e dipenderà dalla capacità di reperire i finanziamenti alla realizzazione delle infrastrutture minime necessarie.

Nel 2013 si intende comunque avviare l'interlocazione con Infra.TO per la progettazione dell'intervento.

Si conferma per il periodo 2013-2015 la necessità di perseguire l'estensione di priorità semaforica e separazione dal traffico secondo i progetti esistenti (PSM, PUT, Strategia di Sviluppo del Sistema Tranviario, PUMS).

#### **Bus:**

Come si è visto al punto 2.2.5 la rete dei servizi bus sarà quella che dovrà subire i maggiori interventi di ridisegno.

Il dettaglio degli interventi non potrà che risultare dalla sintesi delle proposte formulate dai vari attori coinvolti sul piano tecnico nel processo di definizione del Piano di Riordino: Agenzia, GTT, Politecnico di Torino (Consulente di GTT).

In ottica di miglioramento dell'interscambio dei servizi automobilistici con i servizi ferroviari e di metropolitana è intenzione dell'Agenzia procedere alla definizione congiunta con la Città di Torino e GTT degli spazi per la fermata e l'attestamento delle linee bus in corso Bolzano (nuova stazione ferroviaria Porta Susa), nelle aree limitrofe alla nuova stazione ferroviaria Stura ed in piazza Bengasi ed aree limitrofe (futura stazione terminale della linea 1 metro).

### **2.3.3. Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015**

A differenza di quanto previsto dagli Accordi di Programma e sulla base delle risorse disponibili sul Bilancio Regionale 2011, con D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2011-2013 nella misura rispettivamente del -3%, del -10% e del -12% l'anno con decorrenza dal 2011 e sulla base delle risorse 2010, ha assegnato agli Enti soggetti di delega risorse inferiori a quelle attese, prevedendo comunque un miglioramento qualitativo dei servizi offerti oltre che un risparmio di risorse pubbliche.

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

I provvedimenti amministrativi regionali sopra richiamati sono stati oggetto di impugnazione dinanzi al TAR Piemonte da parte di una pluralità di soggetti, ottenendo la sospensione dell'efficacia dei medesimi relativamente alle annualità 2011 e 2012 tramite specifiche ordinanze cautelari.

Successivamente, con D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, valutata l'opportunità di comporre transattivamente il contenzioso tra la Regione e i ricorrenti, ha previsto, tra l'altro:

- che le riduzioni da applicare sulle compensazioni per il TPL siano determinate, su base 2010, nella misura del 3% per il 2011, del 9% per il 2012 e del 15% per il 2013;
- di impegnarsi per l'anno 2014 a riconoscere un'inflazione sui compensativi per i servizi minimi pari all'1% del 2013;
- di impegnarsi a versare agli Enti soggetti di delega entro il triennio 2012-2014 le somme necessarie a definire i crediti pregressi per i servizi minimi.

Tale situazione finanziaria ha reso necessaria la predisposizione da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati, di specifici Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza finalizzati a rendere la produzione erogata compatibile con le ridotte disponibilità economiche.

Nel corso del 2012, inoltre, sono state portate a compimento le procedure per l'affidamento tramite gara sia dei Servizi urbani e suburbani (aggiudicazione definitiva alla Società GTT S.p.A. della procedura di gara per l'affidamento in concessione dei Servizi di Mobilità urbana e metropolitana nell'Area di Torino - CIG 05538603BA - effettuata dalla Città di Torino quale stazione appaltante in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, della quale è stato dato atto con Determinazione n.288 del 26/07/2012 – Contratto di Servizio in fase di perfezionamento) sia di quelli Extraurbani di competenza dell'Agenzia (Contratto di servizio relativo al Trasporto Pubblico Locale in Area Metropolitana di Torino - CIG 2629927C67 - rep. n.174 del 16/07/2012, stipulato in data 16/07/2012 con la Società EXTRA.TO S.c. a r.l. a seguito di conclusione della procedura a evidenza pubblica indetta con Determinazione n.227 del 01/06/2011).

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si è tenuto in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" commissionato dall'Agenzia allo Studio IBV Hüsler A.G. tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
  - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
  - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" della restanti linee di superficie;
  - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
  - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
  - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
  - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

La tabella che segue riassume, a titolo indicativo e sulla base delle regole contrattuali vigenti nel 2012, la variazione di risorse dal 2013 connessa con la situazione finanziaria sopra esplicitata unitamente a una stima della corrispondente riduzione di servizio per ciascuno dei Contratti di competenza dell'Agenzia:

| Contratto                  | Risorse regionali attese anno 2013 | Risorse regionali disponibili anno 2013 | Delta Euro     | Corrispettivo medio 2012 (Euro/vett*km) | Riduzione media produzione corrispondente (vett*km/anno) |
|----------------------------|------------------------------------|---|----------------|---|--|
| Servizi Extraurbani        | 6.376.098,21                       | 5.300.239,57                            | -1.075.858,64  | 1,42                                    | -757.647   |
| Servizi Urbani e Suburbani | 172.492.722,27                     | 143.368.762,81                          | -29.123.959,47 | 3,10                                    | -9.394.826   |
| Servizi Urbani Chieri      | 395.462,00                         | 328.691,53                              | -66.770,46     | 2,66                                    | -25.102  |
| Servizi Urbani Moncalieri  | 1.175.608,51                       | 977.116,81                              | -198.491,71    | 3,42                                    | -58.039  |
| Servizi Urbani Settimo     | 318.013,15                         | 264.319,28                              | -53.693,87     | 1,84                                    | -29.181  |

Pare utile inoltre evidenziare che, seppur modesto, la conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l'affidamento in concessione dei servizi di TPL sinora attivate (Servizi urbani di Torino ed Extraurbani) ha indotto un effetto "virtuoso" in relazione alle compensazioni economiche, individuando dei corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli medi del 2012: l'obiettivo di contenimento produttivo per tali due Contratti risulterà pertanto inferiore a quello sopra richiamato.

### 2.3.3.1. Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino

A seguito del quadro economico sopra richiamato l'Agenzia, congiuntamente con la Città di Torino e la Società GTT che si è avvalsa altresì della collaborazione del Politecnico di Torino, ha predisposto un Piano di Riordino dei Servizi urbani e suburbani nell'Area

Metropolitana Torinese che individuasse le riorganizzazioni opportune per rendere il Programma di Esercizio coerente con il mutato quadro economico-finanziario.

Una prima fase degli interventi di riorganizzazione previsti dal Piano di Riorino, legati all'apertura al pubblico della tratta Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 di Metropolitana e alla razionalizzazione dei Servizi essenzialmente afferenti all'asse della Linea 4 Tramviaria, è stata attuata in fasi successive tra l'estate 2011 e la primavera 2012.

Una seconda fase di interventi di riordino, traendo spunto dai criteri indicati dal Progetto "Rete Forte 2012" seppur nel mutato quadro di disponibilità finanziarie, finalizzata a individuare una gerarchizzazione delle linee in funzione della loro funzione e delle frequentazioni rilevate e una semplificazione dell'offerta di servizio mediante una graduale standardizzazione degli intervalli di passaggio delle singole linee, è stata attuata nell'autunno 2012, unitamente a una riorganizzazione del servizio serale che ha previsto anche un potenziamento del Servizio nella fascia oraria 20.00-21.00 per poi procedere successivamente a un progressivo cadenzamento dei passaggi a partire dalle ore 21.00 teso a una configurazione di rete serale che prevede passaggi ogni 30 minuti per tutte le Linee fatta eccezione per la Linea 4 per la quale, in ragione della sua caratteristica di linea "portante" lungo l'asse nord-sud della Città, è stato previsto un cadenzamento dei passaggi ogni 15 minuti sino alle ore 24.00.

Sempre nel corso dell'autunno 2012 si è concluso un articolato e complesso processo di analisi e condivisione delle possibili soluzioni di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'Area Metropolitana, che ha tenuto conto delle necessità nel tempo evidenziate da parte delle Amministrazioni (attuabili compatibilmente con le risorse via via disponibili: si ricordano, tra gli altri, gli interventi di istituzione della Linea 76, di istituzione del Servizio Festivo della Linea 56 e di successivo prolungamento in Grugliasco della medesima Linea 56), ha avuto completa attuazione uno specifico Progetto di Riorganizzazione dei Servizi afferenti alla Zona Ovest dell'Area Metropolitana che, pur se nella necessità di trovare corrispondenza con il quadro economico sopra richiamato, ha consentito di fornire alcune prime parziali risposte alle necessità di migliorare il servizio in Collegno e Rivoli (come già in precedenza avvenuto per Grugliasco) e di migliorare i collegamenti tra la Stazione Ferroviaria di Alpignano e il Castello di Rivoli nei giorni di maggiore affluenza di visitatori.

Il complesso degli interventi sinora attuati, confrontato con il quadro economico atteso per l'anno 2013, rende necessario proseguire con interventi di razionalizzazione tali da ridurre ulteriormente la produzione annua programmata nella misura di circa 2,6 milioni di vett\*km: nel corso del 2013 si dovrà pertanto conseguire detto obiettivo individuando, congiuntamente con le Amministrazioni interessate e la Società GTT, gli interventi più opportuni e di minor impatto anche alla luce della prevista disponibilità di nuovi servizi metropolitani "forti" quali, l'avvio di parte del Servizio Ferroviario Metropolitano.

La figura che segue illustra gli obiettivi di riduzione del servizio di TP urbano/suburbano (a seguito della riduzione delle risorse economiche disponibili) e le riduzioni già operate. Nello sviluppo del "Piano di Riordino" dovranno essere previsti interventi capaci di ridurre la produzione di servizio di un'entità dell'ordine di 2,6 milioni di veicoli\*km/anno.

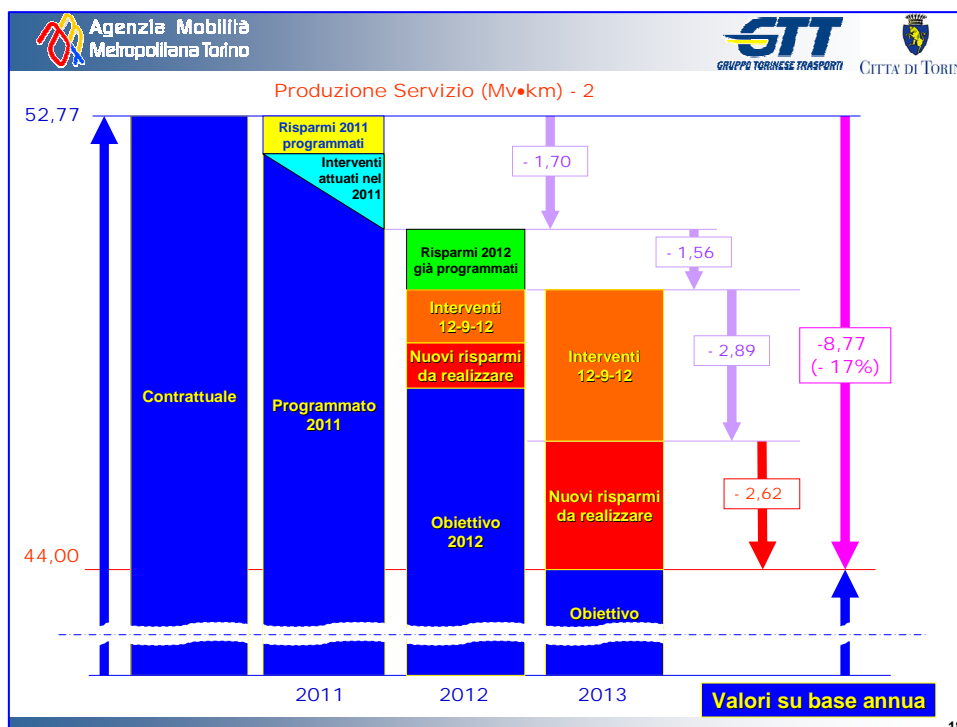


Figura 21 – Riduzione di servizio (TP urbano/suburbano di Torino)

### 2.3.3.2. Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all'ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un "Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", che individua le riorganizzazioni opportune per rendere il Programma di Esercizio coerente con il mutato quadro economico-finanziario.

Il programma di riorganizzazione predisposto dall'Agenzia ha tratto spunto in termini generali dai seguenti criteri di intervento e dalla proposta effettuata dal Consorzio Concessionario in fase di gara:

- razionalizzazione dei Servizi caratterizzati da frequentazione scarsamente significativa e/o sostanzialmente sovrapposti ad altri Servizi di TPL (sia su ferro, sia su gomma);
- revisione, anche a integrazione degli interventi di cui al precedente punto a, dei collegamenti afferenti ai Poli industriali (FIAT Mirafiori, Sito di Rivalta, TEKSID Carmagnola) di competenza dell'Agenzia;
- istituzione di nuovi Servizi "a chiamata" sostitutivi di attuali collegamenti di TPL tradizionali.

Il Programma sopra richiamato è stato illustrato e condiviso con gli Amministratori dei Comuni interessati nel corso della primavera 2012 e successivamente illustrato e approfondito con il Consorzio concessionario nel corso di molteplici incontri congiunti, al fine di individuare congiuntamente interventi e fasi attuative (nonché eventuali adattamenti) coerenti con le necessità gestionali e organizzative delle singole Aziende consorziate.



Il complesso degli interventi sinora attuati, confrontato con il quadro economico atteso per l'anno 2013, rende necessario proseguire con interventi di razionalizzazione tali da ridurre ulteriormente la produzione annua programmata nella misura di circa 300.000 vett\*km: nel corso del 2013 si dovrà pertanto proseguire con l'attuazione del Programma sopra richiamato, tenendo conto, per quanto possibile, delle esigenze ancora insoddisfatte nonché legate alle mutate esigenze territoriali, quali, ad esempio:

- Riduzione dei tempi di penetrazione in Torino e miglioramento dei collegamenti con il servizio di Metropolitana, in attesa del completo avvio dell'SFM, per quei Comuni non direttamente o immediatamente "beneficiari" (es, Venaria, Rivalta, Orbassano, Vinovo, etc.);
- Adeguamento dei servizi alle mutate condizioni territoriali (es. necessità di rispondere alla necessità di mobilità pubblica all'interno dell'Unione NET e delle eventuali nuove aggregazioni amministrative, migliorando la possibilità di penetrazione in Torino avvalendosi di opportuni nodi di interscambio);
- Estensione del modello di Servizio a chiamata MeBUS anche ad altri ambiti territoriali Metropolitan, in realtà/fasce orarie di domanda debole a integrazione o sostituzione dei servizi di linea esistenti e/o verso destinazioni (es. presidi sanitari e ospedalieri) difficilmente raggiungibili con l'uso del TPL tradizionale;
- Integrazione dei Servizi Extraurbani con quelli Ferroviari in modo da addivenire a un'offerta sulla medesima direttrice commisurata alla domanda e distribuita nelle fasce orarie secondo i principi del "cadenzamento";
- Potenziamento servizi in occasione di particolari eventi (es. World Master Games 2013, etc.).

#### 2.3.3.3. Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Nel corso del 2012 non sono state apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente ai Contratti conferiti da Chieri e Moncalieri in quanto entrambe le Amministrazioni hanno reso disponibile la differenza tra le risorse regionali stanziare e quelle precedentemente attese: nel caso in cui le rispettive necessità di Bilancio per l'anno 2013 non consentissero la medesima disponibilità, sarà necessario predisporre dei "Piani di Riordino" finalizzati a ricondurre il Programma di Esercizio nell'ambito del mutato quadro economico-finanziario.

Viceversa, poiché già nel 2012 le disponibilità di Bilancio da parte del Comune di Settimo Torinese non hanno consentito analogo integrazione di risorse, è stato predisposto e attuato dall'autunno 2012, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

#### 2.3.3.4. Contratti ferroviari

Lo scenario 2013 presenta alcune incertezze circa l'effettiva disponibilità di risorse che la Regione Piemonte potrà destinare al Sistema dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Con D.G.R. n. 35-2942 del 28.11.2011 e D.G.R. n. 12-3990 del 11.06.2012 l'Assessorato della Regione ha comunicato gli indirizzi per il contenimento della spesa pubblica l'entità della razionalizzazione da realizzare del prossimo triennio 2012-2014 sui servizi di tpl

ferroviario; viene prevista una riduzione annuale del 10% delle risorse per i servizi ferroviari per il triennio 2012-2014.

Nondimeno, sulla base delle indicazioni programmatiche dell'Assessorato ai Trasporti, è previsto parimenti l'avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) a far data dal cambio orario del 9 dicembre 2012.

Le risorse aggiuntive regionali, necessarie per i corrispettivi previsti dai Contratti di servizio ferroviari sottoscritti dall'Agenzia, saranno reperite dalla riorganizzazione dei servizi ferroviari sulla rete di competenza della Regione, da avviare contestualmente al cambio orario di dicembre pv.

Le indicazioni definitive saranno delineate all'interno del percorso previsto dalla L.R. 1/2000 per la Programmazione Triennale dei servizi.

La programmazione teorica del triennio 2012-2014 è riassunta nella tabella seguente. Per il 2012 è riportato un preconsuntivo che rappresenta con precisione le variazioni di programmazione intervenute nel corso dell'intera annualità; nondimeno non sono ancora rappresentate le variazioni che interverranno dal 9 al 31 dicembre, all'avvio dei nuovi programmi di esercizio.

Per il 2013 e 2014 la definizione delle produzioni si basa su stime previsionali da affinare in funzione della effettiva programmazione che il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie riusciranno a realizzare, sulla base del progetto di SFM dell'Agenzia, avallato e sostenuto dalla Regione.

La definizione degli importi si basa sulle seguenti considerazioni:

1. L'esercizio di riferimento è il 2012, con l'ammontare delle compensazioni previste dai due Contratti di servizio, al netto dell'Iva e degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate da parte dell'Agenzia; in questa annualità sono stati realizzati:
  - il potenziamento del servizio sulla direttrice Modane – Torino, avviato nel dicembre 2011, con orari cadenzati per i due servizi Torino – Bardonecchia e Torino – Susa;
  - il trasferimento della gestione dei servizi sostitutivi con autobus dal Contratto di Servizio Agenzia – Trenitalia ai contratti di servizio delle Province competenti per territorio (Torino e Cuneo) e gli esercenti;
  - un programma di potenziamento dei servizi di tpl della Provincia di Torino che intercettano i nodi ferroviari, per offrire all'utenza un nuovo pacchetto di servizi integrati, mantenendo il ruolo portante del servizio ferroviario; detto potenziamento viene sostenuto economicamente dall'Agenzia con risorse regionali;
  - la sospensione dei servizi ferroviari sulla tratta Pinerolo – Torre Pellice (esercita da Trenitalia) e, parzialmente, sulle tratte Germagnano - Ceres e Rivarolo – Pont C.se (esercite da GTT), prevedendo la loro sostituzione a mezzo autobus, con l'obiettivo di contenimento della spesa pubblica.
2. Per Trenitalia i corrispettivi indicati sono calcolati mediante i costi a catalogo, al netto dei ricavi da traffico stimati dall'Impresa, e non tengono conto delle risorse che lo Stato ha trasferito direttamente alla Società, in analogia all'annualità 2011.
3. Considerata la nuova infrastruttura disponibile (il passante ferroviario di Torino), a far data dal 9/12/2012 saranno attivati i servizi ferroviari metropolitani:
  - FM1 (Chieri – Torino – Rivarolo),
  - FM2 (Pinerolo – Torino – Chivasso),
  - FM4 (Bra – Carmagnola – Stura).

Detti servizi assorbiranno rispettivamente i programmi di esercizio 2012 sulle tratte Chieri – Torino e Torino – Rivarolo, Torino – Pinerolo e Torino – Chivasso, Bra – Torino Porta Nuova e Bra – Carmagnola.

4. Le compensazioni per l'annualità 2013 sono calcolate sulla base progettuale dei volumi di produzione e sui preventivi pervenuti da Trenitalia e GTT. Invece, nella contabilità, all'ammontare delle compensazioni sono state detratte le risorse aggiuntive provenienti direttamente dallo Stato, pari a circa 10 milioni di Euro oltre IVA.
5. I corrispettivi per l'annualità 2014 sono stati calcolati applicando un tasso di rivalutazione del 1,5% ai costi dei servizi prodotti da Trenitalia, sulla base delle previsioni contrattuali, ma estraendo la rivalutazione inflattiva per GTT e per i servizi sostitutivi da un adeguato contenimento dei rispettivi costi.
6. Nell'annualità 2014, infine, sarà portato a termine dalla Provincia di Torino il programma integrativo di TPL che intercetta le linee ferroviarie.
7. Le risorse presenti in questo Bilancio non comprendono le somme che lo Stato trasferisce direttamente a Trenitalia.

Le indicazioni delle risorse necessarie per la programmazione dei servizi automobilistici e ferroviari 2013–2014 devono essere considerate come stime previsionali da confermare negli atti di bilancio della Regione Piemonte.

|  |   |                 | ESERCIZIO<br>2012 | ESERCIZIO<br>2013 | ESERCIZIO<br>2014 |
|--|---|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>CONTRATTO<br/>DI SERVIZIO<br/>TRENITALIA<br/>(costi a<br/>catalogo)</b> | <b>SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI</b>   | <i>tr X km</i>  | <b>3.489.145</b>  | <b>4.101.636</b>  | <b>4.101.636</b>  |
|  |   | <i>euro</i>     | <b>47.365.429</b> | <b>57.515.585</b> | <b>58.378.319</b> |
|  | Modane - Susa - Torino                    | <i>tr X km</i>  | 1.812.057         | 1.812.057         | 1.812.057         |
|  |   | <i>euro</i>     | 22.593.265        | 21.934.276        | 22.263.290        |
|  | Pinerolo - Torre Pellice                  | <i>tr X km</i>  | 47.139            | 0                 | 0                 |
|  |   | <i>euro</i>     | 657.238           | 0                 | 0                 |
|  | Torino - Pinerolo                         | <i>tr X km</i>  | 451.777           | 0                 | 0                 |
|  |   | <i>euro</i>     | 7.707.043         | 0                 | 0                 |
|  | Torino - Chivasso - (Novara)              | <i>tr X km</i>  | 251.914           | 0                 | 0                 |
|  |   | <i>euro</i>     | 3.693.898         | 0                 | 0                 |
|  | avvio FM2<br>Pinerolo - Torino - Chivasso | <i>tr X km</i>  |                   | 923.831           | 923.831           |
|  |   | <i>euro</i>     |                   | 14.550.443        | 14.768.700        |
| Chieri - Torino - (Rivarolo)   | <i>tr X km</i>                            | 260.162         | 260.162           | 260.162           |                   |
|  | <i>euro</i>                               | 3.947.672       | 4.006.887         | 4.066.991         |                   |
| avvio FM1<br>Chieri - Torino - Rivarolo - (Pont)                           | <i>tr X km</i>                            |                 | 147.721           | 147.721           |                   |
|  | <i>euro</i>                               |                 | 4.183.292         | 4.246.042         |                   |
| Torino - Chivasso - Ivrea  | <i>tr X km</i>                            | 311.859         | 321.695           | 321.695           |                   |
|  | <i>euro</i>                               | 4.357.486       | 4.530.964         | 4.598.928         |                   |
| Torino - Bra   | <i>tr X km</i>                            | 354.237         | 0                 | 0                 |                   |
|  | <i>euro</i>                               | 4.408.826       | 0                 | 0                 |                   |
| avvio FM4<br>Bra - Carmagnola - Stura                                      | <i>tr X km</i>                            |                 | 636.170           | 636.170           |                   |
|  | <i>euro</i>                               |                 | 8.309.723         | 8.434.369         |                   |
| <b>CONTRATTO<br/>DI SERVIZIO<br/>GTT</b>                                   | <b>SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI</b>   | <i>tr X km</i>  | <b>1.026.654</b>  | <b>965.374</b>    | <b>965.374</b>    |
|  |   | <i>euro</i>     | <b>20.023.498</b> | <b>18.961.979</b> | <b>18.961.979</b> |
|  | Torino - Germagnano - Ceres               | <i>tr X km</i>  | 566.768           | 524.272           | 524.272           |
|  |   | <i>euro</i>     | 11.700.292        | 11.332.570        | 11.332.570        |
| (Chieri) - Torino - Rivarolo (FM1)   | <i>tr X km</i>                            | 459.886         | 441.102           | 441.102           |                   |
|  | <i>euro</i>                               | 8.323.206       | 7.629.409         | 7.629.409         |                   |
| <b>CONTRATTI DI<br/>SERVIZIO</b>   | <b>TOTALE</b>                             | <i>tr X km</i>  | 4.515.799         | 5.067.010         | 5.067.010         |
|  |   | <i>euro</i>     | 67.388.926        | 76.477.564        | 77.340.298        |
| <b>AUTOSERVIZI<br/>SOSTITUTIVI</b>   |   | <i>bus X km</i> | 1.230.009         | 1.640.352         | 1.640.352         |
|  |   | <i>euro</i>     | 2.827.864         | 3.554.503         | 3.554.503         |

### 2.3.4. Progetto TRIA

All'interno del più generale processo di sviluppo dei servizi ferroviari, si situa la partecipazione dell'Agenzia come capofila al progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all'interno del programma dell'Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013. Il progetto prevede come partner italiani la Provincia di Torino la Comunità Montana Val Susa e Val Sangone e i Comuni di Bardonecchia e Oulx e come partner francesi la Communauté de Communes du Briançonnais e il Syndicat du Pays de Maurienne. Obiettivo del progetto è definire una strategia di miglioramento del sistema dei trasporti al servizio della popolazione,

delle attività economiche e turistiche del territorio, a livello della singola area e a livello transfrontaliero. Più nello specifico il progetto è finalizzato al progressivo miglioramento del trasporto pubblico nelle regioni alpine storiche della Savoia (Maurienne/Bassa Valle di Susa) e del Delfinato (Briançonnais/Alta Valle di Susa), da ottenersi in primo luogo attraverso un migliore coordinamento dei servizi ed una più efficace informazione al pubblico, ed in prospettiva mediante lo sviluppo di un'offerta di trasporto pubblico integrata ferro-gomma, a servizio sia della mobilità turistica sia della mobilità locale.

Tra i temi oggetto dello studio, si possono citare:

- l'integrazione della rete di trasporto pubblico articolata su diversi livelli gerarchici (treni a lunga percorrenza, treni regionali e transfrontalieri, bus regionali e transfrontalieri, bus locali, servizi a chiamata);
- l'integrazione dell'orario dei diversi livelli della rete di trasporto pubblico con il cadenzamento dei servizi e la creazione di coincidenze nei nodi di interscambio;
- l'integrazione delle tariffe, con la creazione di biglietti e abbonamenti validi su tutto il territorio transfrontaliero. Una particolare attenzione dovrà essere data alla armonizzazione dei prezzi (oggi diversi anche in funzione del luogo di acquisto) e alla possibile sinergia tra sistema tariffario integrato e promozioni turistiche (attraverso, ad esempio, l'introduzione di biglietti elettronici validi sia per l'accesso al sistema di trasporto, sia per attività culturali e sportive);
- l'integrazione dell'informazione, per facilitare sia alla popolazione locale che ai turisti l'accesso al sistema di trasporto.

Due sono i periodi di riferimento del progetto

- breve periodo, che riguarda attività immediatamente realizzabili, quali ad esempio:

- realizzazione di mappe aggiornate del trasporto pubblico ampliate all'intero territorio transfrontaliero;
- realizzazione di orari integrati;
- prime sperimentazioni di integrazione tariffaria;
- modifiche puntuali ai servizi per garantire un miglior coordinamento del sistema.

- medio-lungo periodo (scenario strategico) che prevede la realizzazione di un piano strategico che permetta di sviluppare un quadro futuro del sistema di mobilità nelle tre regioni transfrontaliere.

### **2.3.5. Osservazione dei servizi**

L'Osservatorio dell'Agenzia è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

#### **2.3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari**

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia. Vengono realizzati report di puntualità ed affidabilità ed effettuate ricerche specifiche su problemi puntuali.

#### **2.3.5.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano**

Nel nuovo contratto di servizio in fase di stipula con GTT all'art. 26 (obblighi di informazione) si prevede che l'Ente titolare del contratto di servizio abbia accesso on line ai dati giornalieri del servizio, al fine di monitorare la quantità e la regolarità del servizio erogato. Inoltre si sta

lavorando con il consorzio 5T per l'accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica.

### 2.3.5.3. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di competenza di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli, ca. 200 dei quali utilizzati sui Servizi di competenza dell'Agenzia).

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di comunicazione GPRS il cui costo è ripartito con la Provincia di Torino.

A partire dal 2013, l'Agenzia, oltre a continuare ad impiegare il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni (anche attraverso l'utilizzo della reportistica periodica del "Cruscotto OTX" già in uso), intende sviluppare specifiche attività per l'estensione ed il rafforzamento dello stesso Sistema OTX, in particolare:

1. verificare l'andamento degli interventi di manutenzione ordinaria del Sistema (attraverso appositi Report periodici), definendo indicatori di efficienza ed obiettivi per il miglioramento delle relative prestazioni, al fine di controllare le tempistiche ed intervenire per ottimizzarle, coinvolgendo gli attori interessati (Società incaricata e Vettori);
2. proseguire, anche grazie alle analisi effettuate attraverso il supporto dei suddetti Report di manutenzione, nel monitoraggio della flotta dei veicoli in Servizio di TPL interessati dal Sistema, mantenendo aggiornato ed ottimizzando la dotazione di apparati di bordo OTX (mezzi dismessi, mezzi di nuova immatricolazione, mezzi impiegati con funzione di riserva);
3. installare, nell'ambito di una dedicata attività di "manutenzione straordinaria", nuovi apparati di bordo OTX tecnologicamente avanzati (versione COBRAM-XP2) presso 161 veicoli in Servizio di TPL (dotati di SIM di competenza dell'Agenzia), a garanzia di un più efficiente funzionamento del Sistema e di una maggiore capacità di interfaccia con apparati esterni e di evoluzione delle funzioni e del livello di Servizio (vd. successivi punti 4 - 5 - 6);
4. espandere le funzionalità del Sistema OTX, nell'ambito di una dedicata attività di "manutenzione evolutiva", attraverso la realizzazione di una interfaccia di comunicazione con le obliteratrici di bordo previste dal Sistema BIP ("Biglietto Integrato Piemonte"), consistente nella implementazione di una funzione software in grado di recepire dal BIP i dati relativi alle obliterazioni dei passeggeri (in forma anonima) e trasmettere su OTX gli eventi di validazione associati a ciascuna corsa/fermata prevista da PEA;
5. promuovere un "upgrade" dell'algoritmo OTX del software di centrale, abilitandolo a recepire le informazioni di dichiarazione da parte dell'autista del servizio svolto (trasmesse dal Sistema BIP) ed utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l'efficienza di associazione veicolo-corsa in modalità "post-processing" rispetto all'attuale algoritmo in uso;
6. realizzare in forma sperimentale un progetto innovativo di "conta-passeggeri" associato al Sistema OTX, mediante l'installazione di idonei strumenti di fornitori terzi; la fase sperimentale durerà non oltre 12 mesi, su un numero limitato di mezzi, al fine di indagare le potenzialità degli strumenti "conta-passeggeri" presenti sul mercato e la possibilità di una loro piena integrazione con le componenti hardware e software di OTX;
7. definire, nell'ambito della predisposizione di strumenti per promuovere il riuso professionale dei dati regionali da parte di privati, le attività necessarie per rendere i dati

attualmente raccolti e gestiti dal Sistema OTX liberamente accessibili a tutti (c.d. “*Open Data*”), senza restrizioni di copyright, brevetti o altre forme di controllo che ne limitino la riproduzione; in particolare, sarà cura dell’Agenzia predisporre “*Open Data*” di OTX in formato aperto, standardizzato e leggibile da applicazioni informatiche, per facilitare la loro consultazione/elaborazione e incentivare il loro riutilizzo.

### **2.3.6. Il sistema tariffario**

#### **2.3.6.1. Sistema Formula**

Con l’avvio delle procedure di gara a livello Regionale si è avviata l’importante transizione del Sistema Tariffario Formula da accordo commerciale fra operatori a sistema tariffario integrato regionale.

Infatti il sistema tariffario integrato Formula, nato nel 1996 ed esteso nel 2002 ai vettori privati, è fino ad oggi basato su un accordo commerciale tra vettori. Il futuro assetto del sistema tariffario Formula, anche in vista dell’affidamento dei servizi mediante procedure concorsuali, è stato oggetto di valutazione da parte dell’Agenzia nel corso del 2009 si è prefigurato il ruolo dell’Agenzia come Ente regolatore del sistema integrato. Le province che hanno già pubblicato i bandi di gara per i servizi su gomma hanno incluso i contenuti del documento “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula” nella relativa documentazione; analogamente ha fatto la Regione per i servizi su ferro.

Il documento denominato “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula” che descrive il futuro assetto del sistema tariffario integrato e le regole per il riparto degli introiti da abbonamenti, introduce anche un’ipotesi di biglietto integrato nell’area metropolitana.

Nel 2011 è stata svolta una prima indagine pilota per il riparto degli introiti Formula, volta a verificare l’affidabilità delle indagini campionarie telefoniche come strumento per la ripartizione degli introiti tra i contratti di servizio in essere. Infatti, a differenza delle indagini Formula condotte in passato che avevano lo scopo di pervenire a delle quote di ripartizione tra vettori aderenti alla convenzione Formula, le indagini future dovranno essere progettate e dimensionate per generare quote di riparto tra i contratti di servizio gomma e ferro in capo ai vari Enti locali, fatte salve delle quote fisse da riconoscere ai contratti che hanno in Formula un’offerta di servizio limitata (province piemontesi diverse da Torino) per i quali l’ampiezza del campione intervistato non sarebbe comunque in grado di dare informazioni attendibili sull’utilizzo dei servizi.

Tale indagine condotta nel 2011 è propedeutica alla piena assunzione del sistema tariffario integrato da parte degli Enti regolatori.

#### **2.3.6.2. Biglietto integrato metropolitano**

Nel 2012 sono proseguite le attività propedeutiche all’adozione del BIM (Biglietto Integrato Metropolitano).

L’articolazione del BIM parte da quella delineata nel documento “Agenzia e Sistema tariffario Formula” che fornisce le indicazioni per la redazione dei capitolati di gara per i servizi di TPL della Regione Piemonte con riferimento ai servizi operanti nell’area di integrazione tariffaria. Tali indicazioni sono state recepite in tutti i capitolati di gara delle Province interessate.

Il BIM si ripresenta nel quadro della manovra tariffaria con la quale la Regione Piemonte ha deliberato un adeguamento tariffario per le tariffe di propria competenza con validità dal 1 gennaio 2012. Analogamente, il Consiglio Comunale di Torino con deliberazione n. 224 2011-07609/119 del 27 dicembre 2011 ha approvato l’adeguamento tariffario per i titoli di viaggio urbani e tra essi ha inserito anche un biglietto denominato BIG (biglietto integrato per i servizi gomma e ferro GTT). La stessa deliberazione ha precisato che questo documento di

viaggio, prima di essere commercializzato, dovesse essere approvato dalla Regione Piemonte. Tale biglietto, tuttavia, rappresenta solo un beneficio parziale, a differenza del BIM che prevede l'integrazione con tutti i servizi ferroviari nel Nodo di Torino. L'Agenzia ha elaborato una proposta di BIM affinché essa veda la sua attuazione nel 2013 a seguito dell'avvio delle prime linee cadenzate del servizio ferroviario metropolitano. Nell'ambito degli studi effettuati dall'Agenzia e delle proposte ivi emerse, gli Enti e le aziende stanno lavorando sulla proposta di introduzione di un biglietto integrato aggiuntivo rispetto a quelli esistenti che permetta l'uso combinato dei servizi ferroviari e della rete urbana e suburbana. L'offerta di titoli di viaggio BIM è basata sulle regole del sistema Formula già in vigore per gli abbonamenti e prevede:

- un biglietto urbano (BIM U) per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- due biglietti di area metropolitana (BIM 3 per le zone U + A del sistema Formula) e BIM 4 (per le zone U + A + seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Per favorire il rapido avvio dell'iniziativa, i minori introiti derivanti dagli attuali utenti che utilizzerebbero la nuova tariffa saranno compensati nell'ambito dei contratti di servizio in essere.

Appositi approfondimenti si stanno effettuando con lo scopo di definire i dettagli procedurali e operativi per l'introduzione del BIM sui servizi gestiti da Trenitalia e GTT nell'area metropolitana a partire da inizio 2013.

#### 2.3.6.3. L'aumento tariffario 2012

A febbraio 2012 è stato avviato l'aumento tariffario con importanti novità per l'area metropolitana. In primo luogo sono state riproporzionate le tariffe di corsa semplice per quanto riguarda la corsa urbana di Torino, la corsa suburbana e la corsa urbana + suburbana. Inoltre, tutti i carnet preesistenti e differenziati per l'area urbana, quella suburbana e l'insieme delle due sono stati sostituiti da un unico carnet di area metropolitana con tagli da 5 e da 15 corse. Le prime stime previsionali sull'andamento delle vendite dei titoli di viaggio e dei ricavi da traffico evidenziano un trend positivo. L'aumento dei ricavi da traffico è di circa il 15% su base annua con un incremento dei passeggeri del 4%. Analogo effetto si ha anche sui servizi extraurbani e di ferrovia nei quali si può stimare un aumento dei ricavi del 9%.

## 2.4. Amministrazione del sistema di TPL

Le indicazioni delle risorse necessarie per la gestione dei Contratti di Servizio vigenti non tengono conto di eventuali riduzioni che si dovessero rendere necessarie per gli effetti previsti dalla manovra Finanziaria dello Stato e relative incidenze sul Bilancio Regionale.

### 2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari

Allo stato attuale l'Agenzia gestisce ed amministra i servizi ferroviari mediante dei Contratti di Servizio, rispettivamente con Trenitalia e GTT.

Il Programma Triennale 2012-2014 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve; tuttavia la messa in esercizio del Passante ferroviario di Torino e l'apertura delle nuove stazioni cittadine di Porta Susa e Rebaudengo liberano la capacità infrastrutturale sufficiente all'avvio progressivo del SFM (3 linee FM rispetto alle 5 linee di progetto).

Il potenziamento sperimentale del servizio ferroviario in Valle di Susa ha determinato un incremento soddisfacente della mobilità soddisfatta; infatti, da una prima analisi e confronto dei dati di frequentazione, rilevati da Trenitalia nei periodi marzo 2012 e marzo 2011, risulta



un aumento del 12,6% dei viaggiatori e del 19% dei viaggiatori x km, su base semestrale. Sulla base di questa prima analisi sembrerebbe che la capacità del servizio di attrarre nuova utenza sia stata più efficace per i passeggeri provenienti da distanze maggiori. Difatti, per i servizi cadenzati, sono diminuiti i tempi di viaggio dei treni Torino – Bardonecchia: da 95' dell'orario 2011 a 82' dell'orario 2012.

Il potenziamento del servizio ferroviario in Valle di Susa è stato sostenuto economicamente da Trenitalia per l'anno 2012 con una partecipazione di 8,7 M€; tuttavia il contratto di servizio, all'art.3, comma 9, pone il nuovo servizio *sub-judice* rispetto alla valutazione congiunta Regione – Agenzia – Trenitalia circa l'esito dell'intraduzione del nuovo modello di esercizio, con riserva di trasferire pari valore contrattuale su altre direttrici nel caso di valutazione non positiva.

In materia di risorse economiche, per l'annualità 2013 si stimano le seguenti spese (comprenditive di Iva):

|  |                 |
|--|-----------------|
| Trenitalia   | 63,25 M€        |
| GTT  | 20,90 M€        |
| Servizi sostitutivi trasferiti alle Province di Torino e Cuneo | 3,90 M€         |
| <b>Totale</b>  | <b>88,05 M€</b> |

Le somme sopra indicate comprendono l'iva e, per GTT, le agevolazioni tariffarie; per Trenitalia le medesime sono comprese complessivamente nel CdS Regione Piemonte. Le risorse per GTT includono le maggiori risorse regionali trasferite a partire dal 2008 e gli adeguamenti ex art. 5, comma 8, del CdS.

Altresì le medesime somme non comprendono gli oneri per l'Agenzia di cui all'art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i..

#### **2.4.2. La gestione dei contratti gomma**

Per quanto riguarda i contratti gomma urbani ed extraurbani, si fa riferimento a quanto già esposto nel paragrafo 2.3.3 "Entità dei servizi minimi per il triennio 2013-2015".

#### **2.4.3. La promozione del trasporto pubblico**

Nel corso degli ultimi esercizi l'Agenzia ha promosso e realizzato interventi di potenziamento del servizio di Trasporto pubblico integrando le funzioni di miglioramento degli interventi con una caratterizzazione del servizio che ne evidenzia le finalità e ne favorisca la riconoscibilità.

La programmazione dei servizi quali "Night-buster", "13 Linea più" e "Dora-Fly", è stata accompagnata da specifici messaggi comunicativi che hanno esaltato l'innovazione prodotta all'interno della rete urbana.

Con finalità diverse si sono sviluppate le iniziative di comunicazione degli orari dei servizi ferroviari che, oltre alla mera indicazione degli orari, sviluppano messaggi di comunicazione rivolti alla conoscenza degli interventi infrastrutturali, ed alle loro conseguenze sui servizi ai passeggeri.

Gli orari ferroviari e gli orari integrati ferrovia e linea automobilistica predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori sulle stesse relazioni.

In questo ambito l'Agenzia ha sviluppato le proposte di intervento finanziando i servizi ma anche contribuendo alla realizzazione delle specifiche campagne di comunicazione.

Da ultimo nel 2012 è stata avviata una specifica campagna di comunicazione per il cadenzamento sulla linea ferroviaria Torino – Modane.

Nel triennio 2013-2015 si proseguirà con attività analoghe focalizzando l'attenzione sulle iniziative che propongono l'integrazione fra i servizi ferroviari ed automobilistici e a forme di co-modalità con mezzi non motorizzati.

In particolare, l'anno 2013 sarà focalizzato sulla comunicazione relativa al Sistema Ferroviario Metropolitano e alle tre direttrici Chieri-Rivarolo, Pinerolo- Chivasso e Torino – Bra.

## **2.5. La strategia degli investimenti**

### ***2.5.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia***

In relazione alle funzioni conferite, l'Agenzia è l'organo competente ad effettuare gli accertamenti atti a verificare che sussistano le necessarie condizioni perché i servizi di trasporto pubblico svolti con autobus (servizi urbani-suburbani e servizi extraurbani) possano esercitarsi con sicurezza e regolarità (DPR 753/80). L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2013, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e di buona parte delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia proseguirà l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche e di collaudo preventivo necessario per l'apertura progressiva di tutta la nuova Stazione di Porta Susa, prevalentemente facendo ricorso a personale interno.

### ***2.5.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture***

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale così come specificato nell'Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte.

Il programma di investimenti, in particolare, sarà finalizzato a:

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;

predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

- In particolare, con D.G.R. n.26-2822 del 07/11/2011 e D.D. n.307 del 15/12/2011, la Regione Piemonte ha assegnato all'Agenzia contributi complessivi pari a Euro 27.827.632,36 a favore delle Società concessionarie dei Servizi di TPL per il rinnovo degli autobus Euro 0 o pre-Euro utilizzati per il servizio: nel corso del 2013, in ottemperanza con gli indirizzi degli atti richiamati e in analogia con quanto effettuato in occasione dei precedenti Piani Investimenti, l'Agenzia effettuerà tutte le verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

### **2.5.3. Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi**

Come accennato nel paragrafo 2.1.1.3, l'evoluzione del sistema di monitoraggio delle flotte extraurbane OTX e la prevista sperimentazione nel 2013 di un collegamento tra OTX e DILAX per il conteggio dei passeggeri saliti permetteranno una migliore individuazione dei casi evidenti di evasione tariffaria.

Inoltre, i nuovi contratti di servizio sia urbano che extraurbano prevedono un più completo accesso dell'Agenzia alle informazioni di esercizio in generale e, in sinergia con i sopra citati sistemi tecnologici, permetteranno di verificare costantemente eventuali linee o fasce orarie in cui si noti uno scostamento significativo tra oblitterazioni a bordo dei mezzi e numero di passeggeri presenti. In questa maniera si potrà avere un costante monitoraggio quantificando con ragionevole precisione la percentuale di non paganti a bordo sull'intera rete nonché far programmare all'azienda specifiche iniziative di repressione mirate sulle fasce orarie e sui servizi dove il tasso di evasione rilevato appare particolarmente alto.

### **2.5.4. Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia**

L'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", al fine di uniformare e perfezionare l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza, approvato con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008, destinando a tale scopo l'importo complessivo di Euro 969.880,00 utilizzando parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al Bilancio 2007 approvato dall'Assemblea in data 19/06/2008.

Con Deliberazione n.8 del 15/03/2012 il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, tenuto conto:

- delle proposte di adesione al Programma sinora ricevute dai Comuni,
- della necessità di prevedere nell'ambito del Programma in oggetto e per ognuno dei Comuni aderenti, l'allestimento di una "fermata-tipo" collocata in punti di elevata fruizione, in modo da rispondere agli scopi statutari dell'Agenzia che prevedono, tra

gli altri, *“l’impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto”*,

- della necessità di prevedere, nell’ambito dei progetti predisposti dall’Agenzia relativi alle possibili razionalizzazioni del Servizio di Tpl di superficie afferenti al Movicentro Stura di Torino connesse con l’apertura della nuova stazione ferroviaria, la possibilità di effettuare alcuni modesti lavori di modifica della situazione esistente in modo da migliorare la funzione di nodo intermodale di interscambio del Movicentro tra i vari Sistemi di trasporto ivi afferenti,
- della necessità, nei criteri di ripartizione delle risorse, di dare priorità agli interventi di sistemazione e miglioramento dell’accessibilità rispetto a quelli di miglioramento del comfort, nonché di modulare l’entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

ha individuato, in ottemperanza con le previsioni della citata Deliberazione n. 4 del 31/10/2008, i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione provvedendo a stanziare, tra gli altri, un contributo massimo pari a Euro 103.880,00 a favore del Comune di Torino per le attività di sistemazione del Movicentro Stura e i seguenti contributi massimi a favore dei Comuni che hanno sinora aderito al Programma:

| <b>Comune</b>       | <b>TOT MAX risorse assegnabili (Euro)</b> |
|---------------------|---|
| Baldissero Torinese | 9.852,57                                  |
| Carignano           | 17.923,06                                 |
| Collegno            | 59.718,84                                 |
| Grugliasco          | 40.597,83                                 |
| Moncalieri          | 62.190,22                                 |
| Orbassano           | 27.650,23                                 |
| Pecetto Torinese    | 11.677,26                                 |
| Pianezza            | 23.664,94                                 |
| Pino Torinese       | 17.229,88                                 |
| Piobesi Torinese    | 10.853,50                                 |
| Settimo Torinese    | 35.265,82                                 |
| Volpiano            | 24.858,52                                 |
| <b>Totale</b>       | <b>341.482,67</b>                         |

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all’avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall’Agenzia.

## **PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO**

### **3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione**

#### **3.1.1. Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino**

L'Agenzia, tenuto conto della propria missione istituzionale, ha interesse a che sia garantita la formazione di esperti in grado di risolvere problematiche complesse e fortemente correlate con i trasporti ed il territorio.

Al fine di agevolare le scelte professionali mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro e realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro nell'ambito dei processi formativi, le Università, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera a) della legge 24.6.1997 n. 196, possono promuovere tirocini di formazione ed orientamento, presso datori di lavoro pubblici e privati, a beneficio di coloro che abbiano già assolto l'obbligo scolastico ai sensi della legge 31.12.1962, n. 1859.

Alcuni docenti delle facoltà di Ingegneria e di Architettura del Politecnico di Torino hanno chiesto la disponibilità ad attivare alcuni tirocini curriculari presso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed a tal proposito hanno chiesto la disponibilità della stessa ad ospitare gli studenti interessati. Di conseguenza, a inizio 2011 è stata stipulata una convenzione con il Politecnico di Torino per l'attivazione di detti tirocini formativi.

#### **3.1.2. Corso di formazione EMTA**

L'Agenzia ha proposto l'organizzazione un corso di formazione dedicato al personale delle Agenzie aderenti all'associazione europea EMTA. Tale corso potrà prendere avvio nel 2013. Una proposta di struttura del corso è stata presentata al Board dell'EMTA nella seconda parte del 2012 e ha suscitato interesse; a partire dalle prossime riunioni si faranno gli approfondimenti necessari per il lancio dell'iniziativa.



## **PARTE 4. RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO**

Il bilancio di previsione finanziario è redatto in termini di competenza osservando i principi di unità, annualità, universalità ed integrità, veridicità, pareggio finanziario e pubblicità e secondo i criteri e gli indirizzi deliberati dal Consiglio d'Amministrazione in data 18 settembre 2012 con deliberazione n. 24 avente ad oggetto "*Criteri per la formazione del bilancio di previsione 2013, bilancio pluriennale 2013-2015 e Relazione previsionale e programmatica*" nonché tenendo conto della nota prot. 900/oc/TRP del 14 novembre 2012 avente ad oggetto "*Assestamento al bilancio 2012 e bilancio di previsione 2013 dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana*", con la quale la Regione Piemonte evidenzia la necessità di prevedere il contenimento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate anche alla luce di quanto disposto dall'art. 9 del DL 95/2012 convertito con modificazioni in L. 135/2012 (prot. Agenzia n. 5622), che impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 260.084.808,00.

La situazione corrente, costituita dal totale delle previsioni di competenza relative alle spese correnti (non ci sono rate di ammortamento di mutui o prestiti) pari ad € 258.950.408,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 259.054.808,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 104.400,00 con il quale si è provveduto a finanziare le spese in conto capitale (parte II Spese – Titolo II "Spese in conto capitale").

Il bilancio di previsione è redatto nel rispetto dei principi di veridicità ed attendibilità, sostenuti dalle analisi e dai parametri di riferimento di seguito descritti.

### **4.1. Entrata**

#### Criteri generali

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenzia sono considerati i seguenti principi:

- per quanto riguarda l'estensione territoriale, il perimetro dei servizi è quello individuato in sede di convenzione costitutiva.

#### Fondo trasporti

Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura indicata nelle DGR n. 11-4590 del 24/09/2012 avente ad oggetto "*Rideterminazione delle riduzioni dei trasferimenti agli Enti soggetti di delega in materia di Trasporto Pubblico Locale. Approvazione schema di Accordi transattivi per la definizione del contenzioso giurisdizionale avanti il TAR Piemonte*", nella DGR n. 12-4591 del 24/09/2012 avente ad oggetto "*Approvazione della Modifica del Programma Triennale dei servizi di TPL per il periodo 1 gennaio 2011 – 31 dicembre 2013 approvato con DGR n. 13-3852 il 14 maggio 2012*". Per il trasporto pubblico ferroviario inoltre si è fatto riferimento ad indicazioni circa l'avvio del SFM che prevede un aumento della produzione, con conseguente adeguamento delle risorse messe a disposizione, stimate d'intesa con la Regione, fra l'altro, sulla base del preventivo del contratto di servizio a catalogo 2013 effettuato da Trenitalia (nota prot. 5659/2012 del 15 novembre 2012) Per i conferimenti

dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere, oltre che agli accordi di programma sottoscritti.

La parte entrata è ordinata gradualmente in titoli, categorie e risorse, in relazione rispettivamente alla fonte di provenienza, alla tipologia e alla specifica individuazione dell'oggetto dell'entrata.

### **Analisi per Titoli**

#### **TITOLO II:**

Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della Regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione :

**€ 259.033.808,00**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

**Categoria 1°:** Trasferimento dallo Stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL :

**€ 7.872.517,00**

Trattasi di trasferimenti erariali conseguenti all'applicazione dell'art. 9, comma IV della L. 7.12.1999, n. 472, che testualmente recita "*Al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (contratti di servizio ndr.), assicurando comunque la neutralità finanziaria per il bilancio dello Stato*".

Si è tenuto conto altresì delle seguenti disposizioni:

- D.M. 22.12.2000, art. 2 comma II, che stabilisce: "*...omissis.....sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti all'Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle Province di autonome di Trento e Bolzano ed alle regioni a statuto ordinario in base alla vigente normativa;*"
- il D.P.C.M del 14 novembre 2011 pubblicato sulla G.U. n. 16 del 20 gennaio 2012 che determina, per l'anno 2010, nella misura del 49,21% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2007/436/CE, Euratom del Consiglio del 7 giugno 2007, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 3% dell'IVA dall'anno 2007 in poi;
- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita "*..omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omissis.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 e B1, ed il contributo erogato con la prima rata.*"

La stima dell'importo è avvenuta nel modo che segue:



|                                   |          |                     |
|-----------------------------------|----------|---------------------|
| Importo totale IVA su servizi TPL | €        | 15.979.518,13       |
| Quota UE 3%                       | € -      | 479.385,54          |
| Imponibile quota compartecipaz.   | €        | 15.500.132,59       |
| Quota compartecipazione 49,21%    | € -      | 7.627.615,25        |
| <b>Quota a carico Stato</b>       | <b>€</b> | <b>7.872.517,34</b> |

**Categoria 2°:** Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione :

€ 3.575.087,00

Trattasi di una partita contabile che trova per € 3.388.937,00 totale compensazione nella parte Spesa all'intervento "Trasferimenti" e riferita alle risorse assegnate all'Agenzia dalla Regione Piemonte a titolo di anticipazione degli oneri per il funzionamento del Consorzio (art. 12 comma 2 L.R. 19 luglio 2004 n. 17). All'Agenzia sono conferite le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che lo Stato ha attribuito alla competenza delle Regioni e degli Enti Locali, con la legge 15 marzo 1997, n. 59, applicata con le disposizioni della Legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. Gli oneri per il funzionamento trovano origine nelle compensazioni erariali con le quali è finanziato il fondo regionale trasporti, che surrogano la mancata assegnazione del personale all'Agenzia da parte degli Enti consorziati che le hanno conferito le funzioni.

Inoltre l'Agenzia, in qualità di Ente capofila, nell'ambito del Programma ALCOTRA 2007-2012 ha presentato il Progetto n. 150 "Transports intégrés alpins (TRIA), accolto dal Comitato di sorveglianza del programma stesso. Pertanto, alla luce di tale decisione, l'Agenzia è destinataria di un contributo europeo per il tramite della Regione Piemonte pari ad € 186.150,00 per l'anno 2013 che vengono iscritte alla categoria di cui trattasi.

**Categoria 3°:** Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate :

€ 242.650.678,00

a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio : € 7.438.600,00

b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi T.P.L. : € 235.212.078,00

Il punto a) si riferisce alla previsione dei finanziamenti regionali per i maggiori costi conseguenti l'applicazione dell'IVA al contratto di servizio TPL automobilistico relativamente alla quota IVA non rimborsata dallo Stato attraverso le procedure previste dal Decreto del Ministero dell'Interno 22 dicembre 2000 in attuazione dell'art. 9, comma 4, L. 472/1999.

L'importo della risorsa è stato determinato sulla base di quanto indicato nella Determinazione dirigenziale Regione Piemonte n. 88 del 28 aprile 2011 e sulla base delle indicazioni dei successivi provvedimenti regionali già citati.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

| Regione Piemonte  |                       | <b>Modalità di determinazione</b>   |
|---|-----------------------|---|
| trasferimenti per ferrovie a GTT e Trenitalia                 | 65.894.594,00         |   |
| trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro                   | 6.589.459,40          |   |
| finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000               | 1.095.000,00          | DGR 11 - 4590 del 24/09/2012  |
| trasferimenti a Province per servizi sostitutivi compresa IVA | 3.909.953,30          | DGR 12- 4591 del 24/09/2012   |
| <b>Risorse per TPL</b>  | <b>155.806.430,08</b> | Per il servizio ferroviario inoltre si è fatto riferimento ad indicazioni circa l'avvio del SFM che prevede un aumento della produzione, con conseguente adeguamento delle risorse messe a disposizione, stimate d'intesa con la Regione sulla base, fra l'altro, del preventivo del contratto di servizio a catalogo 2013 effettuato da Trenitalia (nota prot. 5659/2012 del 15 novembre 2012) |
| trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap   | 1.771.110,53          |   |
| Agevolazioni tariffarie forze dell'ordine                     | 145.531,08            |   |
| <b>Totale trasferimenti regionali per servizio TPL</b>        | <b>235.212.078,39</b> |   |

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

1) i trasferimenti per IVA sui contratti di servizio ferroviari sono finanziati dalla Regione Piemonte per l'intero importo, dato che il Ministero del tesoro riconosce ad essa i contributi erariali a ripiano dell'IVA. Pertanto le previste dichiarazioni, a preventivo ed a consuntivo per l'IVA da erogare o erogata alle società, verranno effettuate al Ministero direttamente dalla Regione. L'importo complessivo ammonta ad € 6.589.459,40.

2) La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 1.095.000,00 quale quota di trasferimento regionale sui contratti ferroviari Trenitalia e GTT per il finanziamento dell'Agenzia.

3) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma ammontano complessivamente a € 155.806.430,00 come risulta dall'elaborazione dei dati contenuti DGR n. 11 – 4590 del 24 settembre 2012.

4) La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/2000, ha individuato i beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico del proprio bilancio. A tal proposito i dati contenuti nella DGR n. 12 - 4591 del 24 settembre 2012, determinano un importo complessivo di € 1.916.641,60. La distribuzione di tale importo è stata prevista dal ns. Ente come segue:

|                            |   | Agevolazioni<br>Diversamente abili |
|----------------------------|---|------------------------------------|
| Comune di Torino           | € | 1.646.156,71                       |
| Comune di Chieri           | € | 5.807,04                           |
| Comune di Moncalieri       | € | 17.419,98                          |
| Comune di Settimo Torinese | € | 8.709,99                           |
| Provincia Torino           | € | 93.016,81                          |

|                            |   | Agevolazioni<br>Forze dell'Ordine |
|----------------------------|---|-----------------------------------|
| Comune di Torino           | € | 135.263,71                        |
| Comune di Chieri           | € | 477,17                            |
| Comune di Moncalieri       | € | 1.431,39                          |
| Comune di Settimo Torinese | € | 715,69                            |
| Provincia Torino           | € | 7.643,12                          |

**Categoria 5°:** Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi TPL : € 4.934.526,00

Contributi e trasferimenti da Enti pubblici vari € 1.000,00

I servizi di TPL afferenti all'ambito urbano esteso di Torino, all'area metropolitana, nonché i servizi di TPL urbano di Chieri, Moncalieri e Settimo, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali suesposti, anche da contributi integrativi comunali nel modo che segue:

| <b>Contratti</b>                                  | <b>Servizio</b>  | <b>Importo</b>             | <b>Fonti</b>                            | <b>Modalità di determinazione</b>  |
|---|--|----------------------------|---|--|
| Comune Moncalieri (consorziato)                   | concorso per servizio TPL gomma<br>anticipazione Iva         | 2.091.562,98<br>309.364,60 | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Corrispettivo € 3.068.679,78<br>contributi regionali € <u>977.116,80</u><br>Iva 10% su € 3.068.679,78 contratto TPL , € 23.534,82 per ex oneri CCNL ed € 1.431,39 agevolaz.tariff.   |
| Comune Settimo T.se (consorziato)                 | concorso per servizio TPL gomma<br>anticipazione IVA         | 266.685,64<br>53.131,95    | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Corrispettivo € 486.014,11<br>contributi regionali € <u>219.328,48</u><br>Iva 10% su € 486.014,11 contratto TPL oltre € 44.990,81 per addendum ed € 314,55 ex oneri CCNL   |
| Comune Chieri (consorziato)                       | concorso per servizio TPL gomma<br>anticipazione IVA         | 212.641,67<br>54.619,52    | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Corrispettivo € 505.319,04<br>Variazione PEA € 8.067,71<br>contributi regionali € <u>300.745,89</u><br>Iva 10% su € 513.386,75 servizi TPL oltre € 27.946,45 per addendum, € 4.384,86 ex oneri CCNL ed € 477,16 per agevolaz. tariffarie |
| Comune di Nichelino (consorziato)                 | concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA) | 553.954,57                 | A.d.P<br>24/03/2009                     | Corrispettivo  |
| Comune di Grugliasco (consorziato)                | concorso per servizio TPL gomma                              | 375.302,71                 | A.d.P<br>27/07/2009                     | Corrispettivo  |
| Comune di Collegno (consorziato)                  | concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA) | 355.162,84                 | A.d.P<br>12/03/2012                     | Corrispettivo  |
| Comune di San Mauro (consorziato)                 | Concorso per servizio TPL gomma                              | 19.021,42                  | A.d.P<br>26/11/2009                     | Corrispettivo  |
| Comune di Rivoli (consorziato)                    | Concorso per servizio TPL gomma                              | 310.414,16                 | A.d.P<br>30/07/2010                     | Corrispettivo  |
| Comune di Orbassano (consorziato)                 | Concorso per servizio TPL gomma                              | 83.080,54                  | A.d.P<br>19/07/2010                     | Corrispettivo  |
| Comune di Pianezza (consorziato)                  | Concorso per servizio TPL gomma                              | 30.910,18                  | A.d.P<br>29/01/2010                     | Corrispettivo  |
| Comune di Venaria (consorziato)                   | Concorso per servizio TPL gomma                              | 195.121,67                 | A.d.P<br>30/07/2010                     | Corrispettivo  |
| <b>Totale trasferimenti da Comuni consorziati</b> |  | <b>4.910.974,45</b>        |   |  |

Analisi dello stanziamento esposto a bilancio:

I comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese pongono a carico del proprio bilancio la quota per il finanziamento ex art. 26, c. 3 bis LR 1/2000 determinata solamente sulle risorse regionali (deliberazione dell'Assemblea n. 1/3 del 17 aprile 2009). L'IVA è anticipata dai comuni stessi e pertanto può essere versata alle società concessionarie ancor prima che l'Erario o la Regione versino le rispettive quote di contributo a copertura dell'IVA.

L'Agenzia ha avviato nel corso del 2007 le procedure per l'acquisizione delle risorse economiche all'epoca non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziavano direttamente la società GTT Spa per i potenziamenti e gli sviluppi di servizio nel loro territorio, facendo afferire al proprio contratto con la società GTT Spa sia le risorse economiche sia la relativa produzione. Al momento sono stati definiti e sottoscritti specifici Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale aggiuntivi ai servizi minimi afferenti ai Comuni di Collegno, Nichelino, Grugliasco, San Mauro, Orbassano, Rivoli, Venaria e Pianezza.. Pertanto si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme relative a tali Accordi.

**TITOLO III**

Entrate extratributarie : **€ 21.000,00**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

**Categoria 1°** Proventi di servizi pubblici : € 20.000,00

Sono state previste sanzioni per violazioni contratto di servizi TPL.

**Categoria 5°:** Proventi diversi € 1.000,00

***Il totale delle entrate correnti ammonta a € 259.054.808,00***

---

**TITOLO IV**

Entrate derivanti da alienazioni, da trasferimenti di capitale e da riscossioni di crediti

**Categoria 3°:** Trasferimenti di capitali dalla Regione : **€0,00**

L'Agenzia non risulta al momento assegnataria di risorse per l'anno 2013 e pertanto non si procede all'iscrizione di somme in bilancio. Qualora, in relazione a futuri provvedimenti regionali, dovessero essere assegnati risorse di capitale da parte della Regione, si provvederà alla loro iscrizione in bilancio.

**4.2. Uscita**Criteri generali

La parte spesa è ordinata gradualmente in titoli, funzioni, servizi ed interventi, in relazione, rispettivamente, ai principali aggregati economici, alle funzioni dell'ente, ai singoli uffici che gestiscono un complesso di attività ed alla natura economica dei fattori produttivi nell'ambito di ciascun servizio. La parte spesa è leggibile anche per programmi dei quali è fatta analitica illustrazione in apposito quadro di sintesi del bilancio e nella prima parte della presente relazione.

I titoli della spesa del bilancio 2013 sono:

|                    |   |                |
|--------------------|---|----------------|
| <b>TITOLO I :</b>  | € | 258.950.408,00 |
| <b>TITOLO II :</b> | € | 104.400,00     |

La situazione economica, prevista dall'art. 162 comma 6 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i. , presenta una differenza positiva di € 104.400,00 destinata al finanziamento delle spese in conto capitale.

Le attribuzioni per funzioni all'interno dei singoli titoli di spesa sono le seguenti:

### Analisi per Titoli

#### **TITOLO I**

Spese correnti : **€ 258.950.408,00**

La specificazione del titolo in funzioni è la seguente:

**Funzione 01:** Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:  
€ 1.170.991,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

|   |   |            |
|---|---|------------|
| Personale                                     | € | 157.900,00 |
| Acquisto di beni di consumo e/o materie prime | € | 1.000,00   |
| Prestazioni di servizi                        | € | 203.691,00 |
| Imposte e tasse                               | € | 33.400,00  |
| Fondo di riserva                              | € | 775.000,00 |

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 203.691,00, sono comprese le spese per gli "Organi istituzionali" ridotte secondo il disposto dell'art. 6 c. 3 della Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, le previsioni di spesa pari ad € 15.000,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" interessate dalle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa sostenuta 2009*).

**Funzione 05 :** Funzioni nel campo dei trasporti :  
€ 257.779.417,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

|   |   |                |
|---|---|----------------|
| Personale                                     | € | 1.134.400,00   |
| Acquisto di beni di consumo e/o materie prime | € | 19.500,00      |
| Prestazioni di servizi                        | € | 248.341.367,00 |
| Utilizzo di beni di terzi                     | € | 178.300,00     |
| Trasferimenti                                 | € | 8.029.850,00   |
| Imposte e tasse                               | € | 76.000,00      |

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 248.341.367,00, rientrano sia le previsioni di spesa pari ad € 1.807,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" sia le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 600,00. Entrambe le voci sono interessate dalle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa sostenuta 2009*).

In relazione ai limiti imposti dal soprarichiamato D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 convertito, con modificazioni, con Legge 122/2010 o da analoghe disposizioni di contenimento della spesa pubblica il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha chiarito che, qualora si faccia riferimento alla "spesa sostenuta" in un determinato esercizio, si debba intendere la somma impegnata nell'esercizio di competenza e non anche le somme erogate nel predetto esercizio, ma di pertinenza di esercizi pregressi (vedasi Circolare n. 40 del 23/12/2010).

L'analisi degli interventi del Titolo I è la seguente:

**Spese per il personale:** € 1.292.300,00

È stata prevista la copertura della spesa per il personale attualmente in servizio.

In base al disposto dell'art. 9 della Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, non sono stati previsti aumenti contrattuali per gli anni 2013-2015.

L'entità della spesa è stata prevista tenuto conto di quanto disposto dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (finanziaria 2007) così come modificato dall'art. 4 ter del DL. 16/2012 convertito con Legge 44 del 26 aprile 2012, che pone come limite di spesa l'ammontare dell'anno 2008.

A tal riguardo la Sezione Regionale di Controllo per il Piemonte della Corte dei Conti con delibera n. 288 del 29 agosto 2012 ha chiarito che "La modifica apportata dal legislatore all'art. 1 comma 562 della legge finanziaria del 2007 implica che il nuovo limite sia dato dall'effettiva spesa di personale impegnata nel 2008, comprensiva, quindi, dei costi dipendenti dai rinnovi contrattuali riferiti al periodo 2004 – 2008".

**Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime:** € 20.500,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

|  |   |          |
|--|---|----------|
| - acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo                            | € | 6.800,00 |
| - per acquisto con il fondo economale  | € | 3.500,00 |
| - per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie                        | € | 3.045,00 |
| - per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali                         | € | 1.000,00 |
| - per acquisto materiale di consumo vario, carburante, manutenzione, spese diverse | € | 4.155,00 |
| - acquisti per area pianificazione e controllo                                     | € | 2.000,00 |

**Prestazioni di servizi :** € 248.545.058,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro € 247.885.700,00

b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia € 659.358,00

Il punto a) si riferisce al pagamento delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio derivanti dalla gestione dei contratti di trasporto pubblico locale.

Gli importi sono determinati, IVA compresa, nel modo seguente:

|                            |   |                |
|----------------------------|---|----------------|
| <b>TPL AUTOMOBILISTICO</b> |   |                |
| Servizio TPL               | € | 173.804.630,15 |
| Agevolazioni tariffarie    | € | 1.970.069,31   |
| <b>TPL FERROVIARIO</b>     | € |                |
| Servizio TPL               | € | 72.110.945,36  |

Il punto b) si riferisce indicativamente alle seguenti spese di funzionamento:

|   |   |            |
|---|---|------------|
| - compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali  | € | 175.091,00 |
| - per servizi nel campo legale  | € | 10.000,00  |
| - per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo   | € | 203.458,00 |
| - formazione del personale  | € | 6.852,00   |
| - per le spese generali di funzionamento, manutenzioni, servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni, spese accessorie del personale, ecc, | € | 210.500,00 |
| - prestazioni di servizi – area istituzionale   | € | 12.600,00  |
| - acquisti di servizi con fondo economale   | € | 5.000,00   |
| - consulenze, incarichi, collaborazioni   | € | 16.807,00  |
| - convegni, eventi, spese di rappresentanza   | € | 600,00     |
| - rimborsi a enti e privati   | € | 1.000,00   |
| - Programma Alcotra 2007-2013 – Progetto 150  | € | 17.450,00  |

Per le voci “Convegni, eventi e spese di rappresentanza” e “Consulenze, incarichi, collaborazioni” si è tenuto conto delle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa sostenuta 2009*).

Per le previsioni relative alla voce “Consulenze, incarichi e collaborazioni” si rimanda a quanto dettagliatamente illustrato all'apposito paragrafo della presente relazione.

Inoltre si è tenuto conto dell'obbligo di riduzione stabilito dalla sopraccitata Legge n. 122/2010 in materia di spese di missione, pari al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009.

Infine nella previsione di spesa relativa all'acquisto dei buoni pasto si è tenuto conto del limite imposto dall'art. 5 comma 7 del DL 95/2012 convertito con modificazione in Legge 135 del 07/08/2012.

**Utilizzo di beni di terzi :** € 178.300,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

|                              |   |            |
|------------------------------|---|------------|
| - alla locazione e utenze    | € | 170.160,00 |
| - per noleggio vetture       | € | 4.228,00   |
| - per noleggio centro stampa | € | 1.862,00   |
| - per licenze e varie        | € | 2.050,00   |

Si evidenzia che non è stata operata la riduzione delle spese di noleggio ed esercizio delle autovetture in quanto l'art. 5 comma 2 del DL 95/2012 convertito con modificazione in Legge 135 del 07/08/2012, prevede la deroga espressa per il solo anno 2013 esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere.



**Trasferimenti:** € 8.029.850,00

Trattasi di trasferimenti per il rimborso delle compensazioni economiche derivanti da agevolazioni tariffarie nonché del rimborso IVA su servizi TPL precedentemente anticipati, per la promozione del trasporto pubblico locale, per la gestione dei servizi sostitutivi ferroviari programmati dalla Agenzia, e di trasferimenti alla Regione Piemonte per restituzione dell'anticipazione della quota di finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate.

Gli importi sono così dettagliati:

|                          |  |   |              |
|--------------------------|--|---|--------------|
| Contratti TPL            |  |   |              |
| Comune di Settimo T.se   | Rimborsi per Agevolazioni tariffarie                                   | € | 9.426,00     |
| Comune di Chieri         | Rimborsi per Agevolazioni tariffarie                                   | € | 5.807,00     |
| Comune di Moncalieri     | Rimborsi per Agevolazioni tariffarie                                   | € | 17.420,00    |
| Comuni vari              | Rimborsi per Iva anticipata  | € | 498.956,00   |
| Trasferimenti a Province | Servizi autobus sostitutivi treni                                      | € | 3.910.000,00 |
| Convenzioni e varie      |  | € | 80.373,00    |
| Enti diversi             | Progetto TRIA  | € | 118.950,00   |
| Regione Piemonte         | Restituzione anticipazione quota finanziamento oneri funzioni delegate | € | 3.388.937,00 |

**Imposte e tasse** € 109.400,00

Trattasi essenzialmente di spesa relativa all'IRAP che l'ente è tenuta a pagare sulle retribuzioni al personale, sui compensi agli amministratori, sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali e della ritenuta fiscale sugli interessi maturati sulle giacenze di cassa.

**Fondo di riserva** € 775.000,00

Il fondo di riserva pari a € 775.000,00 per il 2013 (pari a circa allo 0,30018% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso può essere utilizzato, in via prioritaria per il finanziamento di maggiori servizi di trasporto pubblico locale, nei casi in cui si verificano esigenze straordinarie di bilancio o nel caso in cui le dotazioni degli interventi di spesa correnti si rivelino insufficienti, fatta salva il vincolo di destinazione previsto dall'art. 3 comma 1 lett. g) del DL 174/2012.

## TITOLO II

Spese in conto capitale

La specificazione del titolo in funzioni è la seguente:

**Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti :** € 104.400,00

L'analisi degli interventi del Titolo II è la seguente:

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche : € 104.400,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

|  |   |           |
|--|---|-----------|
| - per manutenzione straordinaria sistema OTX<br>riferiti all'area pianificazione e controllo | € | 58.000,00 |
| - per altri acquisti riferiti all'area pianificazione e controllo                            | € | 8.000,00  |
| - per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale                                | € | 10.000,00 |
| - per acquisto con fondo economale   | € | 2.000,00  |
| - per acquisti relativi al Progetto Tria   | € | 26.400,00 |

#### **Trasferimenti di capitale €0,00**

Come già evidenziato in questa relazione a commento della parte Entrate l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana non risulta destinataria di risorse in conto capitale e pertanto non si procede all'iscrizione di alcuna somma in bilancio.

### **4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2013-2015**

#### **4.3.1. Entrata**

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenzia si rimanda a quanto esposto al punto 1 – Entrata della presente relazione finanziaria.

#### **4.3.2. Uscita**

Per quanto concerne i parametri generali di funzionamento dell'Agenzia si è provveduto a tener conto di:

- adeguamento delle aliquote contributive e fiscali che incidono sul costo complessivo del personale e dei servizi;
- aggiornamento delle spese generali tenendo conto dei contratti in corso, dei contratti in essere sia per l'acquisto di beni in conto capitale che dei beni di consumo e di prestazioni di servizi. Si è inoltre recepito quanto esposto nella nota regionale ns. prot. 5622/2012 che invita al contenimento delle spese di funzione a quanto strettamente necessario anche alla luce di quanto disposto dall'art. 9 del DL n. 95/2012 che impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali.
- quanto stabilito dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 in particolare in materia di riduzione del costo degli apparati politici ed amministrativi.
- quanto disposto dal DL 95/2012 convertito con modificazione in Legge 135 del 07/08/2012 sempre in materia di contenimento di spesa.
- quanto disposto dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (finanziaria 2007) così come modificato dall'art. 4 ter del DL. 16/2012 convertito con Legge 44 del 26 aprile 2012, in tema di spesa del personale