



Consiglio d'Amministrazione 26-03-2013 - Punto 1 all'Ordine del Giorno – Allegato 1

RENDICONTO DELLA GESTIONE 2012

RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

26 marzo 2013

Indice

1	QUADRO DI RIFERIMENTO	5
1.1	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo	5
1.1.1	La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana	13
1.2	La Funzione dell'Agenzia	20
1.3	Funzionamento dell'Agenzia	20
1.3.1	Spese per il personale	21
1.3.2	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.	24
2	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2012 E TRIENNALE 2012-2014	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	Analisi del contesto e principali indicatori	29
2.1.2	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	31
2.1.3	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....	35
2.1.4	La qualità percepita dai cittadini	36
2.1.5	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....	37
2.1.6	Le valutazioni di scenario	39
2.2	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....	40
2.2.1	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana	40
2.2.2	Il sistema ferroviario metropolitano.....	47
2.2.3	Linee di metropolitana	49
2.2.4	Sistema tranviario	50
2.2.5	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	52
2.3	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2012-2014	54
2.3.1	La programmazione triennale e lo stato di attuazione	54
2.3.2	La programmazione del TPL nell'area metropolitana	54
2.3.3	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.....	56
2.3.4	Servizio ferroviario metropolitano	70
	IL PROCESSO DI PROGETTAZIONE	78
	La comunicazione del SFM	82
	Presentazione del SFM	83
	Logo e immagine coordinata	83
	Comunicazione SFM sul sito Agenzia.	84
	Comunicazione SFM sui treni.....	85
	Comunicazione SFM nelle stazioni.....	85
2.3.5	Osservazione dei servizi.....	90

2.3.6	Il sistema tariffario.....	94
2.4	Amministrazione del sistema di TPL	96
2.4.1	La gestione dei contratti ferroviari.....	97
2.4.2	La gestione dei contratti gomma.....	97
2.4.3	La promozione del trasporto pubblico.....	97
2.5	La strategia degli investimenti	101
2.5.1	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia.....	101
2.5.2	Piano materiale rotabile ed infrastrutture	103
2.5.3	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi.....	104
3	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	105
3.1	Innovazione gestionale, saperi e formazione	105
3.1.1	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino	105
3.1.2	Programma europeo Leonardo Da Vinci	105
3.1.3	UITP Training Programme.....	107
3.1.4	Corso di formazione EMTA.....	107
3.1.5	Visite di esperti del settore.....	107
4	RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA.....	109
4.1	GESTIONE FINANZIARIA.....	109
4.1.1	Gestione di competenza	110
4.1.2	Gestione residuale.....	115
4.1.3	Riscontro dei risultati della gestione	117
4.2	GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE	118

1 QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1 Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

LA SENTENZA CORTE COSTITUZIONALE N. 199/2012

La Corte Costituzionale con la sentenza n. 199/2012 (depositata il 20 luglio 2012) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'intera riforma dei servizi pubblici locali reintrodotta con l'art. 4 del D.L. 138/11, convertito in legge 148/2011, sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni ivi comprese quelle dettate dall'art. 53 del D.L. 83/12 (Decreto - sviluppo), convertito in legge 134/12, per violazione dell'art. 75 della Cost. (riproposizione di una norma abrogata dal referendum).

La norma dichiarata illegittima, ai sensi dell'art. 136 Cost., "cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione". L'inefficacia comporta la disapplicazione della norma con conseguente caducazione degli effetti non definitivi già prodottisi e, nei rapporti ancora in corso, degli effetti successivi alla pubblicazione della sentenza, "restando fermi soltanto quegli effetti anteriori che abbiano definitivamente conseguito la loro funzione costitutiva, estintiva, modificativa o traslativa di situazioni giuridicamente rilevanti" (Cass. Civile, sent. n. 1384/75).

Pertanto, gli effetti retroattivi della declaratoria d'illegittimità costituzionale riportano il quadro regolatorio del TPL al medesimo stato realizzatosi a seguito dell'abrogazione dell'art. 23-bis e della caducazione del regolamento attuativo, con un ritorno alla piena applicazione del Regolamento CE 1370/2007 ed alla disciplina nazionale di settore dettata dal D.lgs. 422/97, integrata con gli artt. 61, L. 99/09 e 4-bis, L.102/09.

QUADRO NORMATIVO IN VIGORE PRIMA DELLA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE 199/2012

- Regolamento (CE) 1370/2007 – Artt. 5 e 8.
- D.lgs. 422/1997 e s. m. i.
- D.L. 112/2008, convertito in L. 133/2008 (art. 23-bis).
- L. 99/2009 (art. 61).
- L. 102/2009 (art. 4-bis).
- Articolo 15 D.L. 135/2009, convertito in legge 166/2009.
- D.P.R. 168/2010 - Regolamento art. 23-bis.
- D.P.R. 113/2011 – Entrato in vigore il 21 luglio 2011, che abroga l'art. 23-bis a seguito dell'esito referendario.
- D.L. 138/2011, convertito in legge 148/2011, art. "Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea". Considerato illegittimo dalla Sentenza 199/2012.
- L. 183/2011 (legge di stabilità 2012).
- D.L. 1/2012 (art. 25), recante modifiche all'art. 4 D.L. 138/2011.
- Art. 3-bis del D.L. 138/2011.
- D.L. 83/2012, convertito in L. 134/2012 (decreto sviluppo) - Art. 53

(In carattere sottolineato la normativa non più efficace)

QUADRO NORMATIVO IN VIGORE A SEGUITO DELLA SENTENZA DELLA CORTE COSTITUZIONALE 199/2012

- Regolamento CE 1370/2007 – Artt. 5 e 8
- D.lgs. 422/1997 e s. m. i.
- Art. 61, L. 99/2009
- Art. 4-bis, L. 102/2009
- L. 183/2011 (legge di stabilità 2012)
- Art. 3-bis, D.L. 138/2011
- D.L. 95/2012, convertito in L. 135/2012 (Spending review) - art. 23, comma 12-undecies - che ha modificato l'art. 17 del D.lgs. 422/97 (Costi standard).

FONTI NORMATIVE COMUNITARIE IN VIGORE

Regolamento (CE) 1370/2007

Art. 5. paragrafi 2, 4, 5 e 6:

- paragrafo 2: affidamento in house;
- paragrafo 4: affidamento diretto a piccole e medie imprese PMI; è prevista l'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;
- paragrafo 5: affidamento diretto nei casi di emergenza: è prevista la possibilità di adottare 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.
- paragrafo 6: affidamento diretto per i servizi ferroviari;

Art. 8 (paragrafo 2)

Il Regolamento, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, si applica in caso di concessioni dal 3 dicembre 2019.

FONTI NORMATIVE NAZIONALI IN VIGORE

Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i.

Art. 17. Obblighi di servizio pubblico.

*1. 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)¹ tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Art. 61 legge 99/2009

Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all' art. 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Art. 4-bis legge 102/2009

Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo 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.

ULTERIORI NOVITA' NORMATIVE IN VIGORE

D.L. 83/2012 convertito in LEGGE 134/2012 (art. 53) - DECRETO SVILUPPO

D.L. 95/2012 convertito in LEGGE 135/2012 - SPENDING REVIEW

D.L. 179/2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"- DECRETO SVILUPPO BIS

Legge 228/2012 -LEGGE DI STABILITA' 2013- modifica con l'art. 1, comma 301 l'art. 16-bis del D.L. 95/2012

DECRETO SVILUPPO (D.L. 83/12 convertito in L. 134/12)

L'art. 53 del D.L. 83/2012, come modificato in sede di conversione dalla L. 134/2012, ha modificato il testo dell'art. 3 bis del DL138/2011; tale articolo è stato ulteriormente modificato dal decreto sviluppo bis introducendo il comma 1 bis.. Di seguito è riportato l'intero articolo:

1. A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano 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

¹ Art. 23, comma 12-undecies, legge 135/2012, di conversione del D.L. 95/2012 (Spending review)

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, è 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.

1-bis. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo.

2. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

3. A decorrere dal 2013, l'applicazione di procedura di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di regioni, province e comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. A tal fine, la Presidenza del Consiglio dei ministri, nell'ambito dei compiti di tutela e promozione della concorrenza nelle regioni e negli enti locali, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze gli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.

4. Fatti salvi i finanziamenti ai progetti relativi ai servizi pubblici locali di rilevanza economica cofinanziati con fondi europei, i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione sono prioritariamente attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente abbia verificato l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa.

5. Le società affidatarie in house sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite dal decreto ministeriale previsto dall'articolo 18, comma 2-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni. L'ente locale o l'ente di governo locale dell'ambito o del bacino vigila sull'osservanza da parte delle società di cui al periodo precedente dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno.

6. Le società affidatarie in house sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni. Le medesime società adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché delle disposizioni che stabiliscono a carico degli enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitarie e per le consulenze anche degli amministratori.

SPENDING REVIEW (D.L. 95/2012 convertito in L. 135/2012)

Disposizioni d'interesse per il TPL sono contenute agli articoli: 4, comma 8 (affidamenti diretti), 16 (riduzione della spesa degli enti territoriali), 16-bis (Patto Governo-Regioni per il TPL), 23, comma 12-undicesimo, di cui si è già detto. Si segnalano, inoltre:

- • l'art. 1, comma 2, che, modificando il comma 1 bis dell'art. 2 del D.lgs. 163/2006 (Codice degli appalti), ha introdotto il principio in base al quale "i criteri di partecipazione alle gare devono essere tali da non escludere le piccole e medie imprese";
- • strettamente connesso al primo, il successivo comma 2-bis, art. 1, ha modificato l'art. 41, comma 2, del Codice degli appalti nel senso di stabilire che i criteri di partecipazione alle gare sono illegittimi qualora pongano limitazioni circa il fatturato aziendale.

DECRETO SVILUPPO BIS D.L. 179/2012

L'art. 34, ai commi 20-24, dispone, in particolare:

- Il comma 20 introduce un obbligo di relazione della modalità di affidamento prescelta e la verifica di compatibilità con l'ordinamento comunitario. Non sono previste, invece, limitazioni ulteriori rispetto alle modalità di affidamento diretto che, a normativa vigente, sono quelle previste dal Regolamento (CE) 1370/07, modalità ribadite nell'art. 61 della L. 99/09, oltre alla regola ordinaria della gara prevista dal D.lgs. 422/97.
- Il comma 21 prevede:
 - che gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31/12/2013 pubblicando, entro la stessa data la relazione di cui al comma 20;
 - l'obbligo per gli enti affidanti di inserire, entro il 31/12/2013, nei contratti di servizio un termine di scadenza dell'affidamento qualora non sia già previsto, pena la cessazione dell'affidamento alla data del 31/12/2013.

Con riferimento ai contratti di servizio che non siano stati oggetto di affidamento tramite procedure concorsuali, è quindi necessario verificare la possibilità di integrare il contratto di servizio in essere con una data di scadenza dell'affidamento.

A tale riguardo si evidenzia che, poiché la norma non incide sulla disciplina del periodo transitorio di cui all'art. 8, par. 2 Reg. 1370/07, richiamata dall'art. 61. L. 99/09 (possibilità di mantenere gli affidamenti diretti in essere fino al termine massimo del 3/12/2019), esiste la possibilità di mantenere gli affidamenti diretti in essere attraverso appositi atti che individuino la scadenza degli stessi, non superando il termine massimo del 3/12/2019.

Si evidenzia però la necessità di verificare se nei predetti casi l'art. 4-bis della legge 102/2009 inibirebbe *alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4 e 5, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatarie di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica [...] 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.

- Il comma 22 riguarda gli affidamenti diretti assentiti alla data del 1-10-2003 a società a partecipazione pubblica quotate in borsa e alle società da queste controllate.
- Il comma 23 interviene sull'art. 3-bis del D.L. 138/11, aggiungendo il comma 1-bis con cui si stabilisce che le procedure per il conferimento della gestione dei servizi "sono effettuate unicamente per ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei dagli enti di governo istituiti o designati". La finalità della norma è duplice:
 - o afferma che oggetto dell'affidamento devono obbligatoriamente essere gli ambiti o bacini territoriali, escludendo, pertanto, la possibilità di effettuare procedure diverse per servizi organizzati in uno stesso bacino nonché, sembra, la possibilità stessa di effettuare le procedure di affidamento prima della definizione dei bacini ottimali (il termine del 30 giugno 2012 stabilito per la definizione dei bacini è tuttavia da tempo spirato);
 - o ribadisce che le procedure di affidamento dei servizi devono essere effettuate dagli enti di governo dei bacini a tale scopo istituiti o designati.
- Il comma 24, infine, abroga l'art. 53, comma 1, lett. b) del D.L. 83/12, con cui è stato introdotto l'obbligo per gli enti affidanti di determinare le compensazioni e i corrispettivi da porre a base d'asta dovuti alle aziende esercenti i servizi di TPL su gomma tenendo in adeguata considerazione il costo di ammortamento degli investimenti.

L'art. 34-octies rubricato *"Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale)* prevede:

1. *Le disposizioni del presente articolo disciplinano l'affidamento e la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nel rispetto dei principi di concorrenza, di economicità e di efficienza.*

2. *Le disposizioni contenute nel presente articolo si applicano a tutti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica. Esclusivamente per i servizi automobilistici integrativi e sostitutivi di cui al comma 3 sono fatte salve le disposizioni del regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, nonché le normative regionali in materia.*

3. *Le disposizioni contenute nel presente articolo non si applicano ai seguenti servizi automobilistici: a) "servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore; b) "servizi integrativi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.*

4. *Ai sensi dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano, entro il termine del 30 giugno 2013, lo svolgimento dei servizi automobilistici di cui al comma 1 in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale già individuati da ciascuna regione in attuazione dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. La dimensione dei bacini territoriali ottimali deve essere non inferiore a quella del territorio provinciale e non superiore a quella del territorio regionale. 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.*

5. *A far data dal 31 dicembre 2013 l'affidamento della gestione dei servizi automobilistici di*

cui al comma 1, così come organizzati ai sensi del comma 4, avviene in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituite individuati esclusivamente mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità. Decorso inutilmente il termine anzidetto, 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.

6. Al fine di promuovere l'assetto concorrenziale e l'efficienza dei servizi, il bando di gara o la lettera di invito relativi alle procedure di cui al comma 5:

a) assicura che i corrispettivi posti a base d'asta siano quantificati secondo il criterio dei costi standard dei servizi automobilistici di tipologia analoga, determinato da ciascuna regione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

b) prevede che la valutazione delle offerte sia effettuata secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa da una commissione nominata dall'ente affidante e composta da soggetti esperti nella specifica materia;

c) assicura che i criteri di valutazione delle offerte basati su qualità e quantità dei servizi resi e sui progetti di integrazione con la rete dei servizi minimi esistenti prevalgano sui criteri riferiti al prezzo unitario dei servizi;

d) indica i criteri per il passaggio dei dipendenti ai nuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dei livelli occupazionali e dei livelli salariali medi annui relativi alla precedente gestione.

7. Al fine di promuovere e sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano destinano le economie di gara eventualmente ottenute al trasporto pubblico regionale e locale automobilistico, privilegiando:

a) gli investimenti nell'acquisto di autobus appartenenti alla classe III o alla classe B, così come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 23 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2004;

b) l'incremento quantitativo dei servizi minimi automobilistici a domanda elevata;

c) l'adeguamento inflativo contrattualmente previsto dei corrispettivi di esercizio;

d) il cofinanziamento regionale ai rinnovi del contratto collettivo nazionale relativo al settore del trasporto pubblico regionale e locale.

Legge 228/2012 -LEGGE DI STABILITA' 2013

L'art. 1, comma 301 sostituisce l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012, convertito in L. 135/2012 (Spending review). In particolare, è previsto che:

- al comma 1, a decorrere dall'anno 2013, venga istituito il Fondo nazionale del TPL, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, alimentato pressappoco dalle attuali risorse (gettito della accisa fermo al 2011 ai sensi dei commi da 295 a 299, L. 244/7007);

- al comma 4, entro il 31/01/2013, con decreto del PCM, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza Stato, regioni e province autonome, siano definiti criteri e modalità per il trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle risorse del Fondo.

Tali criteri mirano a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi attraverso:

- un'offerta più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di TPL;

- il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

- la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

- la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.
- al comma 5, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere finanziamenti statali destinati a investimenti o a servizi di TPL e ferrovie regionali, entro 60 giorni dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 2, riprogrammino i servizi di TPL e ferroviario regionale, rimodulino i servizi a domanda debole e sostituiscano, entro 180 giorni dalla stessa data le modalità di trasporto da ritenersi diseconomiche - giacché non raggiungono il rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura stabilito dall'art.19, comma 5, del D.lgs. 422/1997 - con quelle più idonee a raggiungere tale rapporto, rivedendo di conseguenza i contratti di servizio.
- al comma 9, le risorse di cui al comma 1 non possano essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale (cd. principio della finalizzazione delle risorse).

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.

Con riferimento alle disposizioni del già citato art. 3 bis del DL 138/2011 (Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali), 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.

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 Metropolitan, 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 i 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 stata 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 sussistere 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 traguardino 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 D.Lgs. 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

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2013 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

1.3 Funzionamento dell'Agenzia

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2013 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

Il DL 78/2010 ha determinato alcuni limiti alle spese delle pubbliche amministrazioni di cui si dà conto nel prosieguo della relazione.

L'art. 6.3 del DL 78/2010 prevede che *a decorrere dal 1° gennaio 2011 le indennità, i compensi, i gettoni, le retribuzioni o le altre utilità comunque denominate, corrisposti dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196, incluse le autorità indipendenti, ai componenti di organi di indirizzo, direzione e controllo, consigli di amministrazione e organi collegiali comunque denominati ed ai titolari di incarichi di qualsiasi tipo, sono automaticamente ridotte del 10 per cento rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. Sino al 31 dicembre 2013, gli emolumenti di cui al presente comma non possono superare gli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010, come ridotti ai sensi del presente comma. [...].*

Di seguito è evidenziato l'impatto della disposizione di legge sui compensi erogati in Agenzia:

INTERVENTO	Compensi al 30/04/2010	Importo ridotto ex art. 6.3 DL 78/2010	COMPENSI DAL 01/01/2011	DIFFERENZA
Presidente collegio revisori	15.000,00	13.500,00	13.500,00	-1.500,00
Componente collegio revisori	10.000,00	9.000,00	9.000,00	-1.000,00
Comitato Tecnico- Indennità per seduta	250,00	225,00	225,00	-25,00

Si evidenzia che, anche se l'informazione riguarderà la gestione 2013, il Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 1/2013 del 12/02/2013 ha azzerato il compenso dei componenti il comitato tecnico dell'Agenzia.

Con riferimento alla spesa per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, si evidenzia che l'art. 6, comma 8 del DL. 78/2010 prevede che *"a decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità. [...] Le disposizioni del presente comma non si applicano [...] agli incontri istituzionali connessi all'attività di organismi internazionali o comunitari, alle feste nazionali previste da disposizioni di legge [...]."*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 3.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2012 è € 600,00.

La spesa impegnata è stata pari a € 10.627,70.

Il limite di spesa non è però da considerarsi superato in applicazione del principio di compensazione introdotto dall'art. 6 comma 10 del DL 78/2010, principio che prevede la possibilità di effettuare variazioni compensative tra le spese di cui ai commi 7 e 8, ossia tra quelle per consulenze, incarichi e collaborazioni e quelle per convegni, eventi e rappresentanza.

L'art. 6 comma 14 del DL 78/2010 ha previsto che *“a decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese di ammontare superiore all' 80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere.*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; il limite di spesa per l'anno 2012 è € 5.701,92

La spesa impegnata nel 2012 è stata pari a:

- o € 8.387,76 per il contratto di noleggio a lungo termine (triennale) di n. 1 autovettura stipulato nel 2010;
- o € 1.552,00 per acquisto di carburante.

L'Agenzia ha inoltre sostenuto una spesa di € 3.553,58 per l'accesso e utilizzo del servizio di car-sharing. Il servizio è utilizzato per lo spostamento dei pendenti sul territorio con prevalenza nelle attività ispettive. Si ritiene che il servizio che la spesa per tale servizio non rientri tra quelle oggetto del limite.

Il servizio di car-sharing è definibile infatti come servizio di mobilità complementare al Trasporto Pubblico Locale¹ in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli Enti Locali.

Il decreto ministeriale 27/03/1998 “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”, prevede che, al fine di adottare l'esperienza relativa ai servizi di “car-sharing” anche in Italia, i Comuni incentivino servizi di trasporto pubblico collettivo ottimale delle autovetture, nonché forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi. Il Comune di Torino ha aderito alla Convenzione per l'attuazione a livello nazionale del Progetto “car-sharing” con deliberazione del consiglio comunale dell'11 luglio 2000.

1.3.1 Spese per il personale

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2013 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

Con specifico riferimento alle spese per il personale si ricorda che la Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562, prevede per gli enti non soggetti al patto di stabilità (tra i quali rientra anche l'Agenzia):

1. un tetto alle spese di personale pari al corrispondente ammontare dell'anno 2004;
2. assunzioni di personale limitate alle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute nel precedente anno.

La Legge 244/2007, con l'art. 3, comma 121, introducendo un terzo periodo all'art. 1 comma 562 della legge 296/2006, stabiliva la possibilità, per gli enti non soggetti al patto di stabilità, di avvalersi di deroghe a tali limiti rispetto delle seguenti condizioni:

- a) che il volume complessivo della spesa per il personale in servizio non sia superiore al parametro obiettivo valido ai fini dell'accertamento della condizione di ente strutturalmente deficitario, ridotto del 15 per cento;
- b) che il rapporto medio tra dipendenti in servizio e popolazione residente non superi quello determinato per gli enti in condizioni di dissesto, ridotto del 20 per cento.

Successivamente, l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008, ha previsto la sospensione delle predette deroghe sino all'emanazione del DPCM (previsto dal successivo comma 6), da emanarsi entro il 19/11/2008, previo accordo tra Governo, regioni e autonomie locali da concludersi in sede di conferenza unificata, con il quale sono definiti parametri e criteri di virtuosità, con correlati obiettivi differenziati di risparmio, tenuto conto delle dimensioni demografiche degli enti, delle percentuali di incidenza delle spese di personale attualmente esistenti rispetto alla spesa corrente e dell'andamento di tale tipologia di spesa nel quinquennio precedente.

Il DL 78/2010 interviene anche su tali disposizioni abrogando l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008 nonché sopprimendo il terzo periodo dell'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006; restano pertanto per l'Agenzia i limiti di cui alla Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562.

In ordine a quanto sopra l'Assemblea, con la deliberazione del 18/12/2006, in considerazione del fatto che l'Agenzia nel 2004 era in fase di avvio e stava pertanto iniziando gradualmente ad assumere il personale previsto nella dotazione organica, ha stabilito in € 1.982.138,64 (al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie), il limite da prendere in considerazione per la spesa per il personale, pari al costo previsto a regime della dotazione organica dell'Agenzia (incluso il costo del personale dirigente fuori pianta organica).

Con l'art. 4 ter, comma 11 del D.L. 2 marzo 2012, n. 16, l'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 è stato modificato individuando il tetto alle spese di personale pari al corrispondente ammontare dell'anno 2008.

Di seguito viene fornito un quadro delle spese sostenute per il personale nel 2012.

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Progetto europeo TRIA 150	Totale costo Azienda
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.324.988,73	37.330,99	0,00	1.362.319,72
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	0	31.355,37	0,00	31.355,37
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	26.562,00	26.562,00
A) Totale Intervento "Personale"	1.324.988,73	68.686,36	26.562,00	1.420.237,09
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Buoni pasto</i>	29.974,94	1.742,83	0,00	31.717,77

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Progetto europeo TRIA 150	Totale costo Azienda
<i>Spese missioni</i>	4.150,00	0,00	0,00	4.150,00
B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"	34.124,94	1.742,83	0,00	35.867,77
IRAP	88.325,37	4.524,63	1.904,00	94.754,00
C) Totale Intervento "Imposte e tasse"	88.325,37	4.524,63	1.904,00	94.754,00
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2012 (A+B+C)	1.447.439,04	74.953,82	28.466,00	1.550.858

Di seguito è esposta la situazione dei dipendenti in servizio. Si evidenzia che n. 3 dei 4 incarichi dirigenziali sono attualmente coperti con incarichi a tempo determinato affidati a personale dipendente dell'Agenzia, appartenente alla cat. D, e temporaneamente collocato in aspettativa. In relazione alle deliberazioni di incarico adottate dal Consiglio d'Amministrazione rispettivamente con le delibere 11.1, 11.2 e 11.3 del 29/10/2009 detti incarichi, correlati alla durata del Consiglio d'Amministrazione che li aveva deliberati, sono prorogati per un periodo di 90 giorni successivo alla data di insediamento del nuovo Consiglio d'Amministrazione il quale si è riunito per la prima volta il 12/02/2013.

Presenti al 31/12/2012 / Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0/0	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0/0	1/2	0	1/2
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		1/2	3,7/5	1/2	5,7/9
Area Pianificazione e Controllo		3/3	8/10	1/1	12/14
Totale		4/5	13,7/19	3/4	20,7/28

Con riferimento alle spese per missioni si evidenzia che l'art. 6, comma 12 del DL. 78/2010 prevede che " a decorrere dall'anno 2011 [...] (non possono essere effettuate) spese per missioni, anche all'estero, con esclusione delle missioni [...] indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali o comunitari, [...] per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. Gli atti e i

contratti posti in essere in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale. [...] Il presente comma non si applica alla spesa effettuata per lo svolgimento di compiti ispettivi [...]. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto le diarie per le missioni all'estero di cui all'art. 28 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con legge 4 agosto 2006, n. 248, non sono più dovute; [...] Con decreto del Ministero degli affari esteri di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le misure e i limiti concernenti il rimborso delle spese di vitto e alloggio per il personale inviato all'estero. [...]."

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 21.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2012 è € 10.500,00.

La spesa effettivamente sostenuta nel 2012 è stata pari a:

spesa per missioni rientranti nel limite:	€ 5.121,41
spese per missioni escluse dal limite (per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali EMTA e UITP) nonché per lo svolgimento di compiti ispettivi	€ 4.152,37

Con riferimento alle spese per la formazione del personale, l'art. 6, comma 13 del DL 78/2010 ha previsto che *"a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua [...] per attività esclusivamente di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. [...]."*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a 13.704,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2012 è € 6.852. La spesa impegnata nell'anno è stata pari ad € 4.009,10.

1.3.2 Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

Unitamente al bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 si 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."*

A tal proposito si evidenzia che la spesa sostenuta nel 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 2012
Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	€ 16.807,63
Funzioni nel campo dei trasporti	€ 0,00
Totale	€ 16.807,63

Nell'ambito del predetto intervento nel corso del 2012 si è proceduto ad impegnare:

la somma di € 251,81 a copertura degli oneri derivanti dall'affidamento del servizio di medico competente in materia di tutela della salute dei lavoratori ex D.Lgs. 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i.

Nel "programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma", approvato dall'Assemblea del consorzio nella seduta del 22/12/2011 (delibera n. 6/2011), contestualmente alla Relazione Previsionale e Programmatica al Bilancio per l'anno 2012 e al Bilancio pluriennale 2012-2014, non si è tenuto conto di tre incarichi di collaborazione coordinata e continuativa che sono stati affidati dall'Agenzia, nell'ambito del progetto Alcotra-TRIA.

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è il capofila del 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

Gli incarichi trovano finanziamento nell'ambito del finanziamento FESR e dei finanziamenti Statali (CPN) risultando tali risorse aggiuntive rispetto a quelle previste nel programma triennale individuato dall'Assemblea:

Con tali risorse, così come stanziare nell'ambito del progetto approvato dall'Autorità di gestione del progetto, sono stati totalmente finanziati i seguenti incarichi di collaborazione coordinata e continuativa a supporto del progetto n. 150 "TRIA" presentato nell'ambito del programma comunitario Obiettivo Cooperazione territoriale europea 2007-2013 Italia Francia Alcotra:

Voce di spesa	Primo anno	Secondo anno	Totale
collaborazione funzionale al gruppo di attività 1:	€ 7.000,00	€ 7.000,00	€ 14.000,00

Rendiconto della gestione 2012

Coordinamento – rapporti con l'autorità di gestione			
collaborazione funzionale all'attività 2: governance politica, tecnica e operativa	€ 10.000,00	€ 7.500,00	€ 17.500,00
collaborazione funzionale all'attività 3: analisi e indagini	€ 11.500,00	€ 10.000,00	€ 21.500,00

Gli incarichi sono stati affidati a seguito di procedura comparativa pubblicizzata sul sito istituzionale dell'Agenzia all'indirizzo <http://www.mtm.torino.it/it/agenzia/bandi-e-concorsi/personale>.

ⁱ Come si evince dalle premesse del decreto del ministero dell'Ambiente del 20/10/2000.

2 PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2012 E TRIENNALE 2012-2014

L'Agenzia opera, così come previsto dallo Statuto, per la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale.

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 ha comportato la necessità di

ridefinire la programmazione dei servizi per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

In particolare, una prima versione di Programma Triennale Regionale era stata redatta nel mese di settembre 2010, poi rivista a seguito di provvedimenti legislativi statali che hanno sensibilmente ridotto, rispetto al 2010, i trasferimenti stato-regioni del settore di TPL.

La prima versione del Programma Triennale Regionale ha ceduto il passo al Programma dei servizi di TPL, aggiornato al triennio 2011-13 con una nuova revisione del prospetto economico relativo alla spesa regionale di TPL su gomma, che nel frattempo, considerando il protrarsi dei tempi per l'approvazione del Programma, è stata attuata attraverso due diverse DGR (del 28 marzo 2011 e del 28 novembre 2011) che hanno anticipato la razionalizzazione della spesa prevista dal Triennale 2011-13.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si è concentrata 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 hanno impegnato l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione e la impegneranno nei mesi successivi.

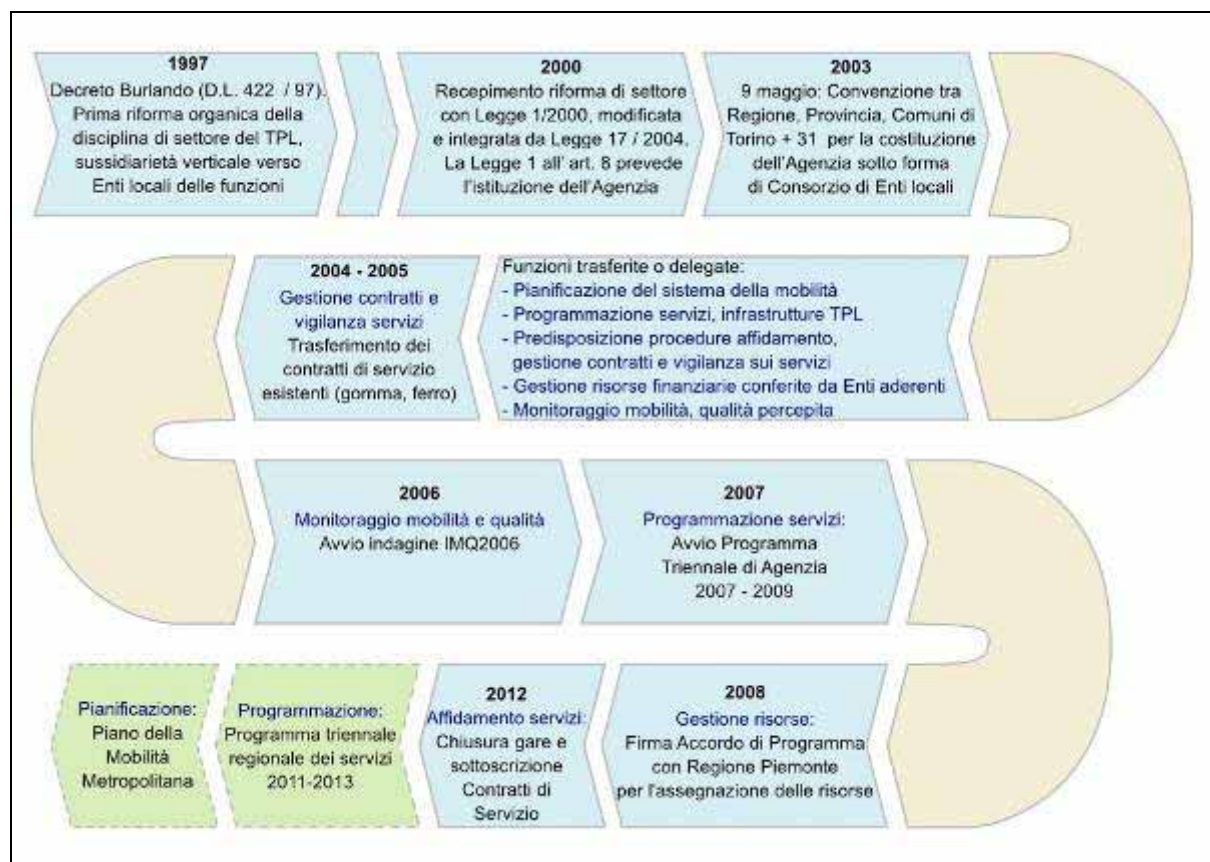


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2012, nel 2012 sono stati avviati:

- Il cadenzamento orario sulle linee ferroviarie Torino – Susa e Torino – Bardonecchia;
- l'avvio delle tre nuove relazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano (potenziamento/cadenzamento della SFM1 Chieri - Torino – Rivarolo, avvio della SFM2 Pinerolo – Torino - Chivasso e della SFM4 Bra – Carmagnola - Torino Stura);
- 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-Fossata) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.

Il programma di attività per il 2012 è stato quindi ancora guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA) approvato con deliberazione dell'Assemblea il 14 giugno 2007 fatto salvo il mutato quadro delle risorse disponibili e dei conseguenti aggiornamenti.

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 Analisi del contesto e principali indicatori

2.1.1.1 Dati demografici

	Superficie (km ²)	Superficie urbanizzata (km ²)	Popolazione residente 31/12/2010 (migliaia)	al	Densità (abitanti/km ²)
Torino	130	85	908		6985
Cintura	708	161	649		917
Totale	838	246	1.557		1858

Fonte: BDDE Regione Piemonte e Provincia di Torino

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km². Il comune di Torino si estende per 130 km², pari al 15% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai quasi 7 mila abitanti per km² di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km² di Carignano.

Anche gli assetti urbanistici sono molto diversi tra loro (urbano, denso, industriale, commerciale, rurale misto). Il rapporto tra superficie urbanizzata e superficie complessiva è di 0,65 in Torino mentre è pari a 0,23 nella cintura.

La popolazione di Torino, pari al 58% di quella dell'intera area è concentrata sul 16% dell'intero territorio.

2.1.1.2 Indicatori

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,35	4,50	4,67	4,74	4,69
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,30
Contratti ferroviari	3,51	3,59	3,64	4,00	4,56
Sostitutivi ferroviari	0,96	0,77	0,78	1,03	1,60
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	65,17	64,39	64,37	64,35	61,15

Fonte: Consuntivi di esercizio

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25
Contratti Bus e Tram Urbani	161,58	164,09	165,00	162,52	151,27
Contratti ferroviari	27,48	28,02	27,82	39,79	39,95
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	195,15	198,44	199,32	208,84	197,46

Fonte: il costo dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95
Contratti Bus e Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,63
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	186,45	189,67	193,52	210,72

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

Compensazioni par pax. al netto infrastruttura	2008	2009	2010	2011
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,95	0,93	0,84
Contratti ferroviari	2,03	2,24	2,34	2,92
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	1,05	1,05	1,03	0,99

Ricavi da traffico	2008	2009	2010	2011
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	10,94
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	83,93	86,13	91,89

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura)	2008	2009	2010	2011
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%
Contratti ferroviari	n/d	28,5%	28,9%	21,6%

2.1.2 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.

2.1.2.1 Indagine IMQ 2010

Le serie storiche sulla mobilità e sulla qualità saranno aggiornate con l'imminente avvio dell'indagine IMQ 2012 estesa a tutti i residenti nella Regione Piemonte. Nell'attesa di avviare detta indagine e di raccoglierne ed elaborarne i risultati, i dati più recenti per la conoscenza sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino sono quelli dell'edizione 2010, esposti al successivo § 2.1.3.

2.1.2.2 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'analoga 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. Tali attività rientrano nell'**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità**.

2.1.2.3 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.

Ulteriori passi avanti si potranno avere con l'adozione di sistemi automatici, grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliteratrici del sistema BIP, avviata con la stipula dei contratti di servizio avvenuta nel 2012. Integrando il Sistema di bigliettazione elettronica con un Sistema di monitoraggio delle frequentazioni si potranno sperimentare iniziative per il monitoraggio e la repressione della frode (cfr. § 2.5.3).

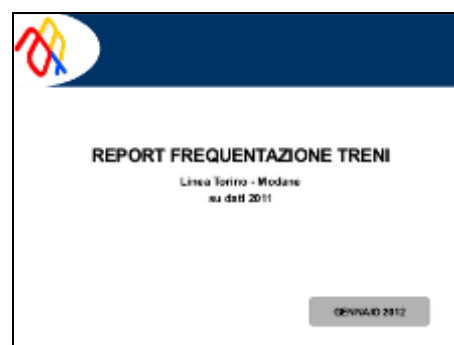
2.1.2.4 Servizi ferroviari

Nell'ambito delle attività di potenziamento della linea Torino – Modane, è stata effettuata una specifica analisi della frequentazione al fine di poter confrontare gli andamenti futuri con la domanda storica. Tale documento è stato presentato in sede di Comitato Tecnico di gestione del contratto Agenzia - Trenitalia.

Report frequentazione treni

Linea Torino - Modane

Gennaio 2012



Parallelamente è proseguito il lavoro con Trenitalia e GTT per raccogliere i dati di frequentazione delle altre linee al fine di monitorare la domanda complessiva sui servizi amministrati dall'Agenzia.

2.1.2.5 Servizi di linea extraurbani

Il documento è stato redatto nel maggio 2012, con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2011 per i servizi di linea extraurbani.

Servizio di autobus extraurbani
Andamento frequentazioni 2004 - 2011
Dicembre 2012



2.1.2.6 Servizi a chiamata extraurbani

Parallelamente è stato aggiornato il documento sulla frequentazione dei servizi a chiamata attivi nel territorio dell'Agenzia.

MeBUS Servizio di Trasporto Pubblico a chiamata
Indicatori del servizio
Dicembre 2012



2.1.2.7 Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. I figura è riportato l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee StarNotte e StarNoCar) aggiornato al 30/12/2012.

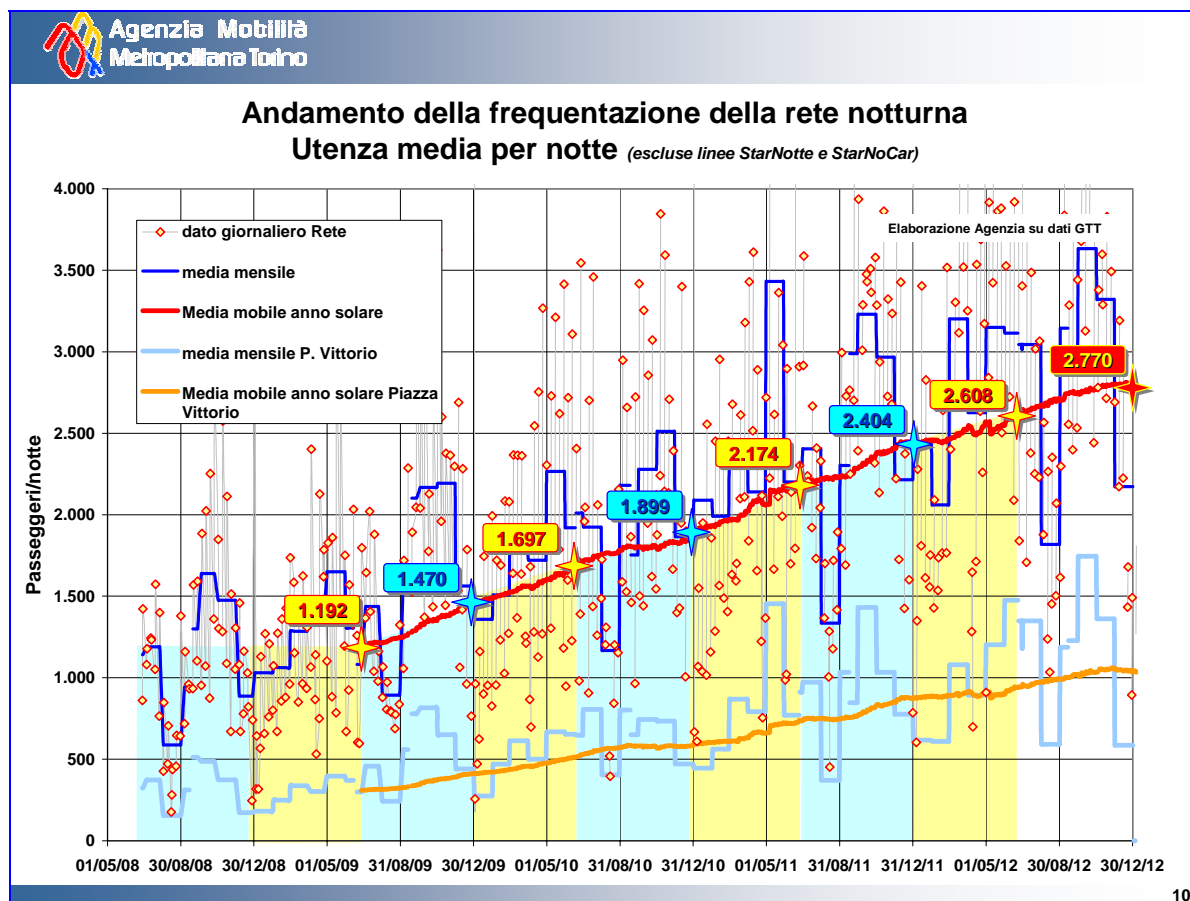


Figura 2 - Rete Notturna: andamento della frequentazione

Su base annua mobile (365 giorni solari fino al 28 febbraio 2012, 366 giorni solari dal 29 febbraio 2012) la frequentazione della rete notturna (escluse linee StarNotte e StarNoCar) ha raggiunto il valore massimo - pari a 313.591 passeggeri/anno - il 25 novembre 2012, per scendere al valore di circa 310 mila a fine anno.

La tabella che segue riassume i valori di frequentazione su base annua: nel 2012 sono stati trasportati più di 309 mila viaggiatori, con un incremento di quasi il 15% rispetto al 2011.

Per contro la linea notturna StarNoCar nel 2012 ha più che dimezzato la propria utenza rispetto al 2011 ricalcando, amplificandolo, il trend di diminuzione del servizio.

dal	al	n° notti di servizio	Night BUSter		StarNotte / StarNoCar		Tot ale	
			pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	28-dic-08	56	63.100	1.127	4.571	80	67.671	1.207
01-gen-09	27-dic-09	109	159.357	1.462	6.791	62	166.148	1.524
01-gen-10	19-dic-10	108	200.088	1.853	2.962	27	203.050	1.880
01-gen-11	31-dic-11	111	269.283	2.426	4.990	45	274.273	2.471
01-gen-12	30-dic-12	111	309.460	2.788	2.386	21	311.846	2.809
	delta 2011-2010	3	69.195	573	2.028	18	71.223	591
	delta% 2011-2010	0	43,4%	39,2%	29,9%	28,1%	42,9%	38,8%
	delta 2012-2011	0	40.177	362	-2.604	-23	37.573	338
	delta% 2011-2010	0	14,9%	14,9%	-52,2%	-52,2%	13,7%	13,7%

In un apposito documento è riportata una analisi dettagliata per linea.

Frequentazione della rete notturna
 Aggiornamento al 30 dicembre 2012.
 Gennaio 2013



2.1.3 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 3).
- 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 4).
- 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).

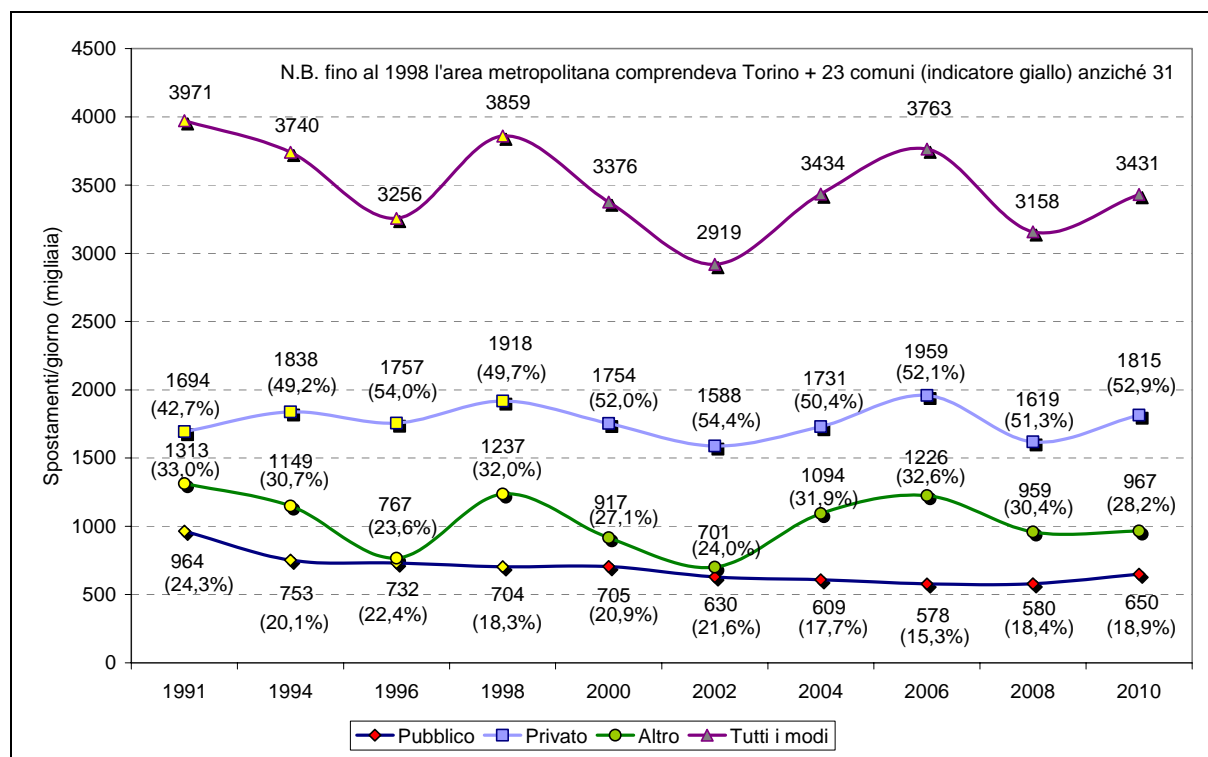


Figura 3 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

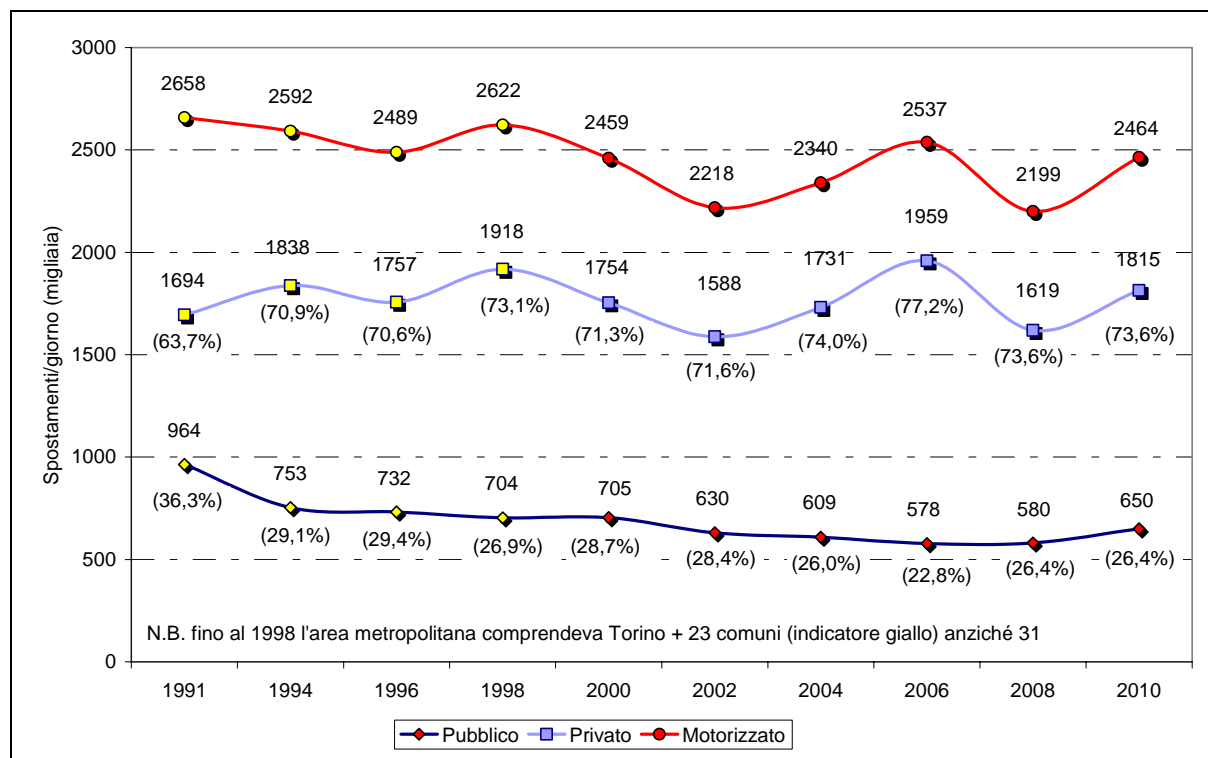


Figura 4 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

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 5).

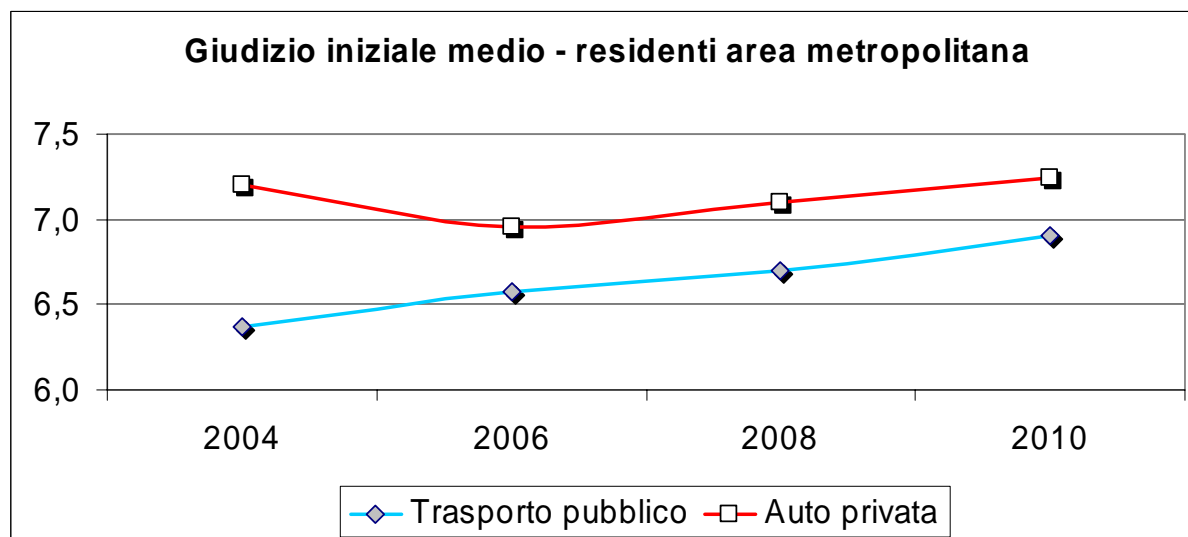


Figura 5 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

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.

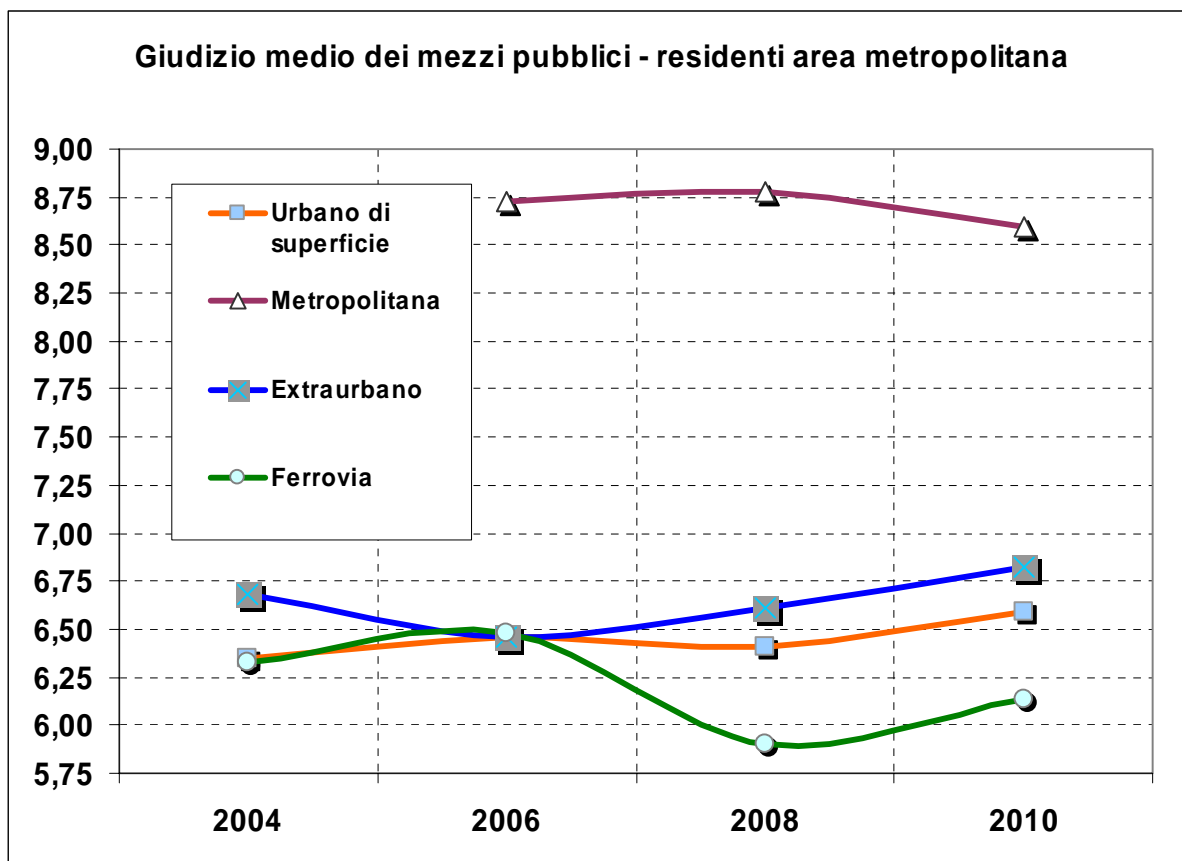


Figura 6 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

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 (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 2014), 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 2012 – 2014), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova, estesa a Lingotto entro il triennio ed in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se via via meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.

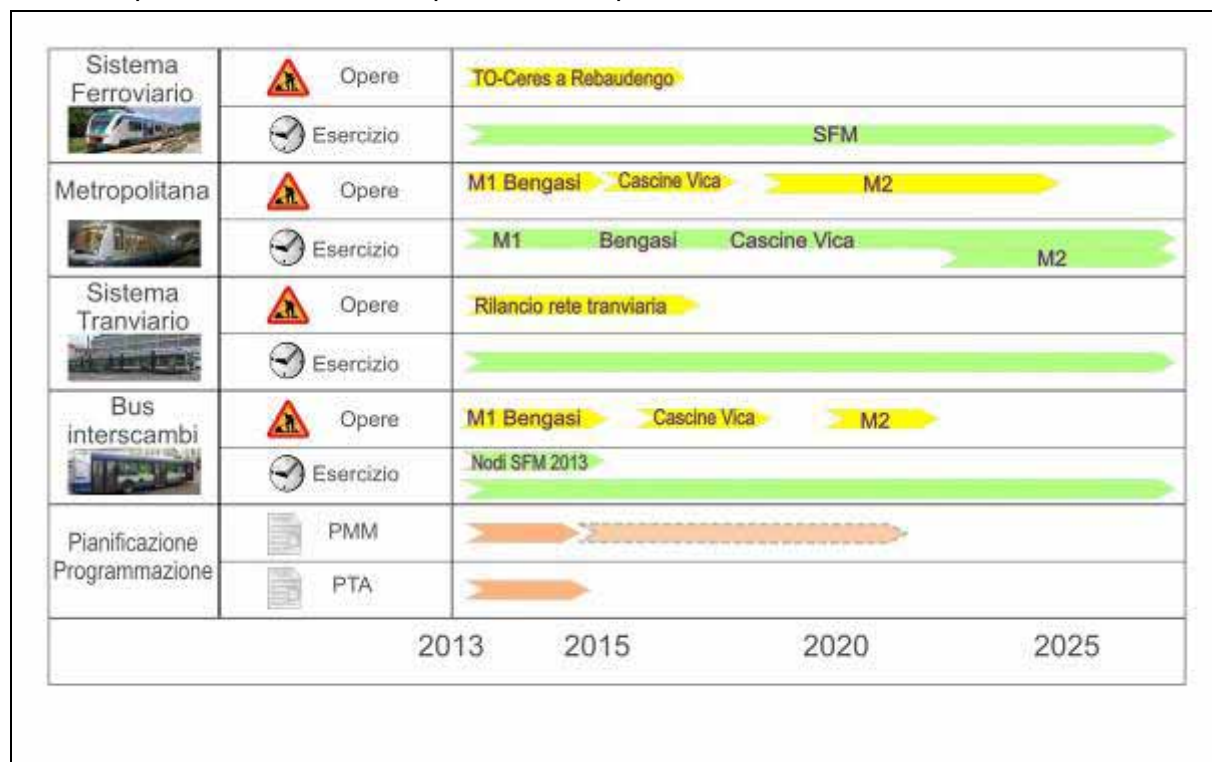


Figura 7 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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 nelle Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

2.1.6 Le valutazioni di scenario

Si rimanda alla Relazione allegata al Bilancio Previsionale 2012 e Bilancio Pluriennale 2012-2014 (RPP 2012-14) per l'inquadramento delle attività previste nel 2011 nello sviluppo complessivo delle valutazioni di scenario.

Per quanto riguarda il consolidamento dell'applicazione dei metodi di valutazione quantitativa quale prassi per la stima degli effetti di interventi di una qualche importanza, nel primo semestre 2012 gli strumenti di cui sopra sono stati utilizzati nel contesto della predisposizione del "Piano di Riordino" della rete urbana-suburbana dell'area di Torino afferente all'**obiettivo PEG 1.IV – Attività 1**.

L'Allegato Tecnico 2 al "Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano" presenta i risultati delle valutazioni analitiche relative ad alcune prime ipotesi di revisione del servizio di trasporto pubblico in area centrale.

Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

.Allegato Tecnico 2 PRIME VALUTAZIONI SIMULATIVE

04 maggio 2012



Tale documento è stato trasmesso alla Città di Torino e a GTT in data 04/05/2012.

Nell'Allegato Tecnico 3 al "Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano", che è rimasto un documento interno di valutazione, sono contenute altre analisi concernenti gli effetti sulla domanda di riduzioni selettive del servizio in ottica di "gerarchizzazione" della rete di trasporto pubblico di superficie.

Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

.Allegato Tecnico 3 VALUTAZIONI SIMULATIVE AGGIUNTIVE

22 aprile 2012



Sul fronte delle valutazioni attinenti al Servizio Ferroviario Metropolitanò è stata effettuata, nel primo semestre 2011, una revisione dell'Analisi Costi-Benefici alla luce di nuovi elementi conoscitivi.

I contenuti del documento *“Analisi Costi-Benefici dell'introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitanò”* del 30 giugno 2011 sono stati rivisti considerando alcune categorie aggiuntive di costo e di beneficio ed adottando valori aggiornati (o diversamente calcolati) dei costi sulla base delle indicazioni contenute nel Manuale *“Guida alla valutazione economica di progetti di investimento nel settore dei trasporti”* pubblicato a fine 2011 reso disponibile all'Agencia nel marzo 2012.

L'aggiornamento con i nuovi elementi conoscitivi produce, rispetto ai risultati del 2011, una diminuzione del 7% della differenza Benefici-Costi ed un aumento del 2% del rapporto Benefici/Costi.

Analisi Costi-Benefici dell'introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitanò

Aggiornamento 2012 con acquisizione di nuovi elementi conoscitivi

07 maggio 2012



Analisi Costi-Benefici dell'introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitanò. ALLEGATI

Estratto Allegati 1-9 con commenti vs la *“Guida alla valutazione economica di progetti di investimento nel settore dei trasporti”*

02 maggio 2012



Analisi Costi-Benefici dell'introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitanò. ALLEGATO 16

Revisione della metodologia ed aggiornamento dei valori

07 maggio 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 RPP 2012-2014, alla quale si rimanda, afferma la necessità della predisposizione, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agencia 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.

Sul tema, che afferisce all'obiettivo PEG 1.IV – Attività 1, sono state effettuate riunioni congiunte con la Città di Torino e GTT alle quali l'Agenzia ha partecipato fornendo i propri contributi di approfondimento tramite appositi documenti.

Nel documento “Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress” l'attuale assetto della rete urbana/suburbana viene analizzata e viene formulata una ipotesi di lavoro individuando possibili aree di intervento coerentemente alle linee guida indicate dalla RPP 2012-2014.

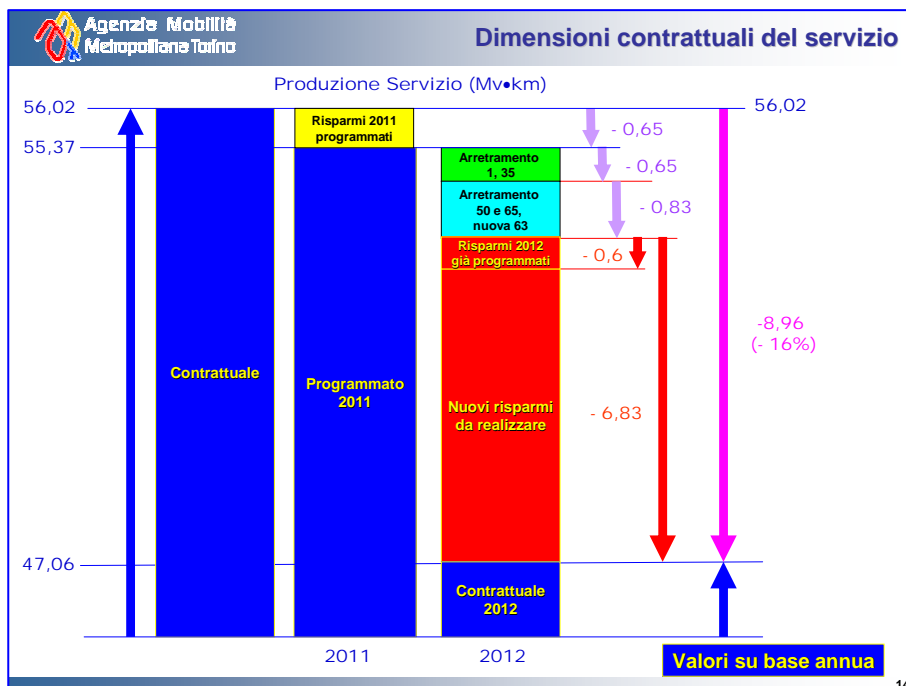


Figura 8 - Riduzioni di servizio conseguenti a riduzione dei finanziamenti

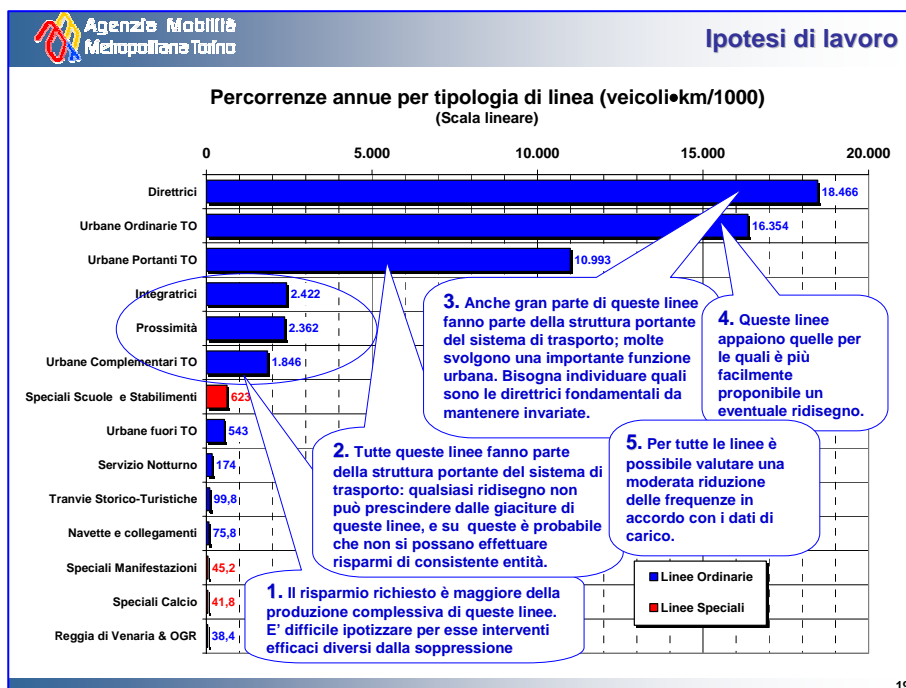


Figura 9 - Possibili aree di intervento

Nell'Allegato 1 al documento di cui sopra viene inoltre formulata una proposta per una possibile revisione del servizio in area centrale con potenziamento degli attraversamenti tranviari e arretramento dei capolinea delle linee bus sull'anello ("ring") pericentrale.



Figura 10 - Possibile riconfigurazione degli attraversamenti centrali

Tale documento, comprensivo dell'Allegato 1, è stato trasmesso a GTT e p.c. alla Città di Torino e in data 20/04/2012.

Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

20 aprile 2012



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

Allegato 1 - RIORDINO DEL SERVIZIO IN AREA CENTRALE

20 aprile 2012



Sulla base dei documenti di cui sopra sono stati analizzati i contenuti del documento “Riorganizzazione della rete di TPL di superficie dell’Area Metropolitana di Torino” elaborato dalla Prof.ssa Cristina Pronello del Politecnico di Torino su incarico di GTT e trasmesso all’Agenzia dallo stesso GTT in data 19/06/2012.

I contenuti sono risultati essenzialmente in linea con le indicazioni della RPP 2012-2014, o comunque in gran parte condivisibili; l’Agenzia ha formulato le proprie osservazioni in merito in un apposito documento.



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

Estratto con commenti vs criteri proposti da prof.ssa Pronello

25 giugno 2012



Agenzia e GTT hanno congiuntamente esaminato criteri ed ipotesi di riordino/riorganizzazione avanzate ed hanno formulato una proposta condivisa di razionalizzazione e “standardizzazione” delle frequenze di servizio in funzione della gerarchia delle linee.

Gerarchizzazione delle linee: matrice classi – intervalli (1)

Per comodità di lettura nella tabella che segue le linee sono sistematizzate in una matrice “classe gerarchica-intervalli”; si è anche operata una suddivisione delle linee secondo, la loro funzione di copertura territoriale.

Classe		Tipo Intervallo						Totale n. linee
		Servizio lunedì-venerdì periodo scolastico						
		1 5'-7'-5'	2 7'-10'-7'	3 9'-12'-12'	4 10'-15'-15'	5 15'-20'-20'	6 Non STD	
Rete di Primo Livello	A	4						1
	A0-A1 Rete urbana principale centrale		1, 3, 9, 10, 10n, 13, 15, 16, 18, 55, 68					11
	A1 Connessioni suburbane principali		5-5/, 11, 33-33/, 36, 72-72/					8
	A1 Rete urbana principale tangenziale		2, 62					2
	B	B0-B1-B2 Rete urbana di completamento			60	63/, 65, 74		
C	C1-C2 Connessioni suburbane di completamento			14, 17, 35, 51-51/, 57, 67	30, 46, 59, 76	32, 37, 39, 40, 41, 43, 45, 45/	66, 69, 70, 79	23

Versione 5 del 29 giugno 2012 pag. 4 di 11

Figura 11 - Proposta di standardizzazione delle frequenze di servizio - 1

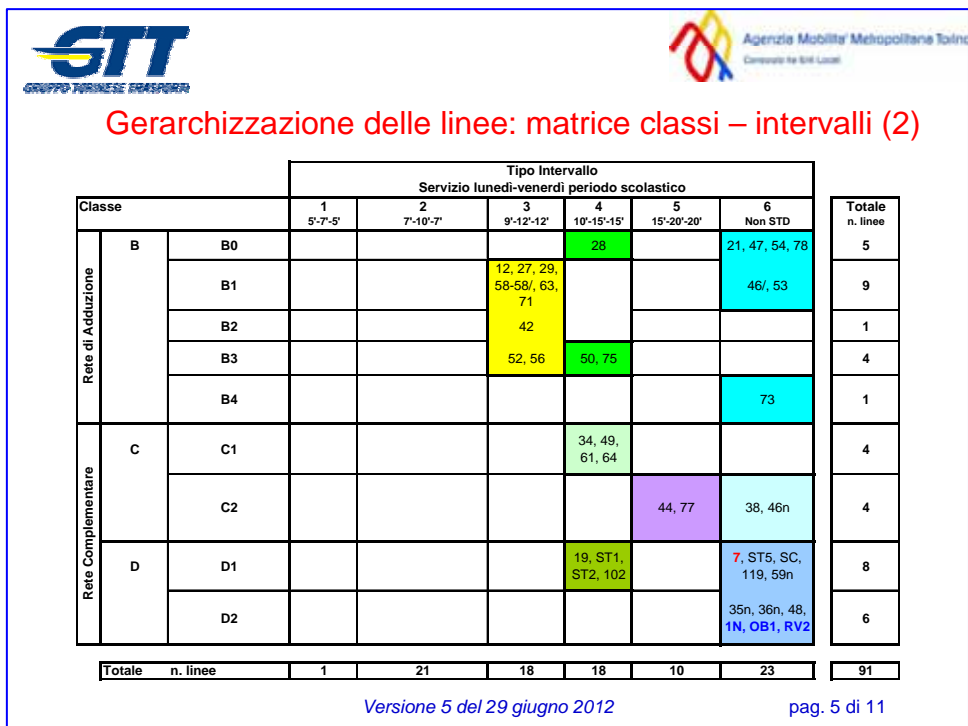


Figura 12- Proposta di standardizzazione delle frequenze di servizio - 2

La proposta era comprensiva di una ipotesi di revisione del servizio serale.

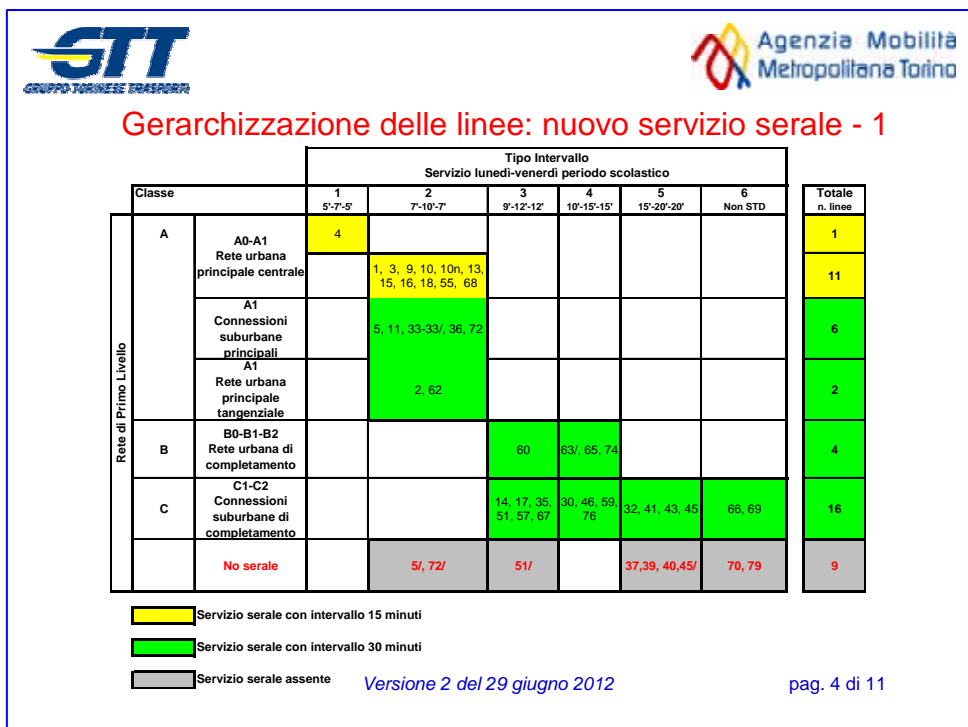


Figura 13 - Ipotesi di nuovo servizio serale - 1

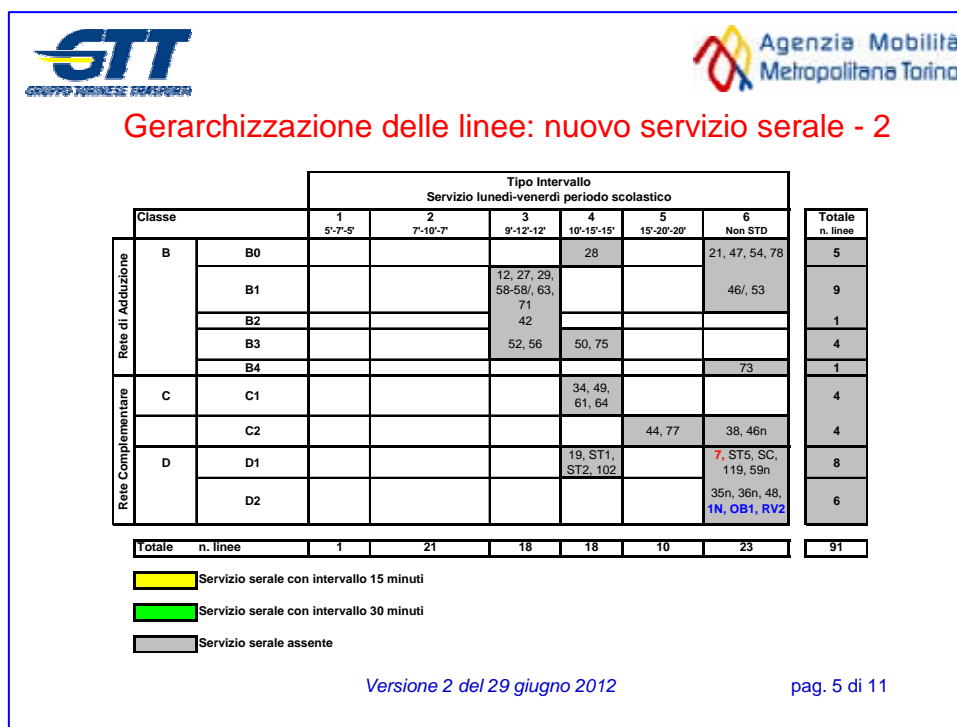


Figura 14 - Ipotesi di nuovo servizio serale - 2

I documenti contenenti le proposte sono stati trasmessi alla Città di Torino in data 29/06/2012.

Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze – Servizio diurno –

29 giugno 2012



Proposta di revisione del servizio serale

29 giugno 2012



Nel secondo semestre sono continuate le attività di predisposizione di nuove fasi del piano di riordino.

Nell'estate 2012 si è proceduto alla quantificazione, a livello territoriale, delle variazioni di offerta indotte dal progetto di riordino in confronto alla situazione di giugno 2012.

I risultati sono stati riportati nel documento "Proposta di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/suburbano di superficie. Bozza di lavoro" che è servito come base di discussione,

con Città di Torino e GTT, per la predisposizione dei documenti di comunicazione/informazione per i territori interessati.

Sulla base della Bozza di lavoro citata è stato redatto il documento “Proposta di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/suburbano di superficie” in due differenti versioni: quella presentata in II Commissione Consiliare della Città di Torino il 5 settembre 2012 e quella presentata ai Sindaci (o loro rappresentanti) dei 31 comuni di cintura il 10 settembre 2012.

Proposta di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/suburbano di superficie. Bozza di lavoro.

03 settembre 2012



Proposta di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/suburbano di superficie.

Versione presentata in II Commissione Consiliare della Città di Torino il 5 settembre 2012 aggiornata con alcune precisazioni ed integrazioni

05 settembre 2012. Rev. 1 06/09/2012



Proposta di Riordino del Trasporto Pubblico Urbano/suburbano di superficie.

Versione predisposta per la presentazione del 10 settembre 2012 ai Comuni dell'Area Metropolitana

10 settembre 2012



Collateralmente si sono analizzate possibili ipotesi di modifiche alla rete per migliorare il servizio nei confronti di alcuni poli scolastici ed universitari.

Piano di Riordino del Servizio di TP Urbano/suburbano. Servizio TPL per il Nuovo campus Universitario di Lungo Dora Siena

14 settembre 2012



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Considerazioni sull'ipotesi di deviazione della linea 68 a servizio del 1° Liceo Artistico.

14 Novembre 2012. Rev. 25 Gennaio 2013



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Considerazioni sull'ipotesi di limitazione della linea 77 al Cimitero Monumentale

14 Novembre 2012. Rev. 25 Gennaio 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.

Il sistema prevede la creazione di linee di ferrovia metropolitana, 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. 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 Metropolitano 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 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.

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2012. 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, il Sistema Ferroviario Metropolitan (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).

È in corso la progettazione delle seguenti opere:

- Raddoppio della linea Pinerolo-Sangone con interrimento della stazione di Nichelino;
- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto.

Nel 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte del 23 gennaio 2009 è previsto il finanziamento delle seguenti opere:

- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto;
- attrezzaggio nuova fermata Dora (in corso di realizzazione al rustico);
- attrezzaggio nuova fermata Zappata (già realizzata al rustico);
- interventi per l'attivazione della nuova linea FM5.

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

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 Metropolitan con materiale rotabile omogeneo, nuovo e con caratteristiche adeguate ad un servizio metropolitano. Un primo finanziamento di 80 milioni di euro per l'acquisto del nuovo materiale rotabile è previsto dal 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte. 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.

Le modalità ed i tempi di ulteriore sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano sono, quindi strettamente legati 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

Con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 0602769/006), nel prendere atto dei risultati dello studio "La linea 2 di metropolitana", la Città di Torino in base ad essi e ad altre considerazioni di carattere urbanistico, operò la scelta del tracciato, individuando i capilinea nel Comune di Orbassano a Nord e nella Stazione Rebaudengo di Torino a Sud con percorso per c.so Orbassano – c.so Duca degli Abruzzi - c.so Stati Uniti – c.so Re Umberto – p.zza Solferino - via P. Micca – p.zza Castello – c.so Regio Parco - via Sempione (trincerone ferroviario) - stazione Rebaudengo RFI.

Nello studio citato il completamento della linea1 di metropolitana era previsto verso Cascine Vica e Rivoli ad Ovest e verso Piazza Bengasi (e Nichelino) a Sud.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 649 del 10 giugno 2008 (mecc. 03426/022) è stato approvato in linea tecnica il piano di fattibilità della Linea 2 di Metropolitana e sono state demandate a successivi atti la definizione della modalità di attuazione del progetto e le modalità di reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione dello stesso.

Nel corso dell'approvazione della "variante 200 al PRG della Città di Torino" è stato accolto un emendamento che ha introdotto la possibilità di realizzare una biforcazione della linea dopo la stazione "Zanella" con diramazione verso piazza Sofia e La Barca per raggiungere il confine con il comune di San Mauro (zona Pescarito) ove esistono spazi per realizzare un parcheggio di interscambio.

L'Agenzia, ha provveduto nel 2010 ad aggiornare le valutazioni di scenario, del sistema di trasporto pubblico adottando per la linea 2 di metropolitana il tracciato individuato dalla Città sia in presenza che in assenza della diramazione per Pescarito. Su richiesta della città di Torino l'Agenzia ha inoltre effettuato la valutazione di uno scenario intermedio con presenza della sola tratta Nord della linea 2 di Metropolitana da Rebaudengo/Pescarito a corso Vittorio Emanuele II / corso Re Umberto.

Nell'ambito degli approfondimenti tecnici relativi alla Variante 200 del PRG richiesti dalla Divisione Urbanistica della Città di Torino è emerso il tema della fattibilità/opportunità di una variante di tracciato della linea 2 che consenta il passaggio per la stazione di Porta Nuova e l'interscambio con il servizio ferroviario regionale e a lunga percorrenza (come nelle originarie valutazioni del 2006).

L'agenzia, nel corso del 2011 ha effettuato le valutazioni analitiche sulla "Valenza del possibile interscambio con il Sistema Ferroviario nelle stazioni Porta Nuova e Zappata" nelle quali è stata confermata la maggiore validità degli schemi con passaggio per le stazioni ferroviarie.

Sempre nell'ambito dei citati approfondimenti tecnici Infra.To ha eseguito, dal punto di vista costruttivo, uno studio preliminare che ammetterebbe la fattibilità di un tracciato con giacitura lungo via Roma (con galleria sotto il parcheggio) con una stazione sotterranea a Porta Nuova in corrispondenza della stazione ferroviaria e di quella della linea 1 di metropolitana.

Appare invece difficile la realizzazione di una stazione della metropolitana in diretta corrispondenza con la stazione ferroviaria Zappata. Sarà da ricercare un posizionamento della stazione di metropolitana il più comodo possibile, dati i vincoli costruttivi imposti dalle complesse infrastrutture ferroviarie esistenti, per facilitare il collegamento pedonale con la stazione ferroviaria.

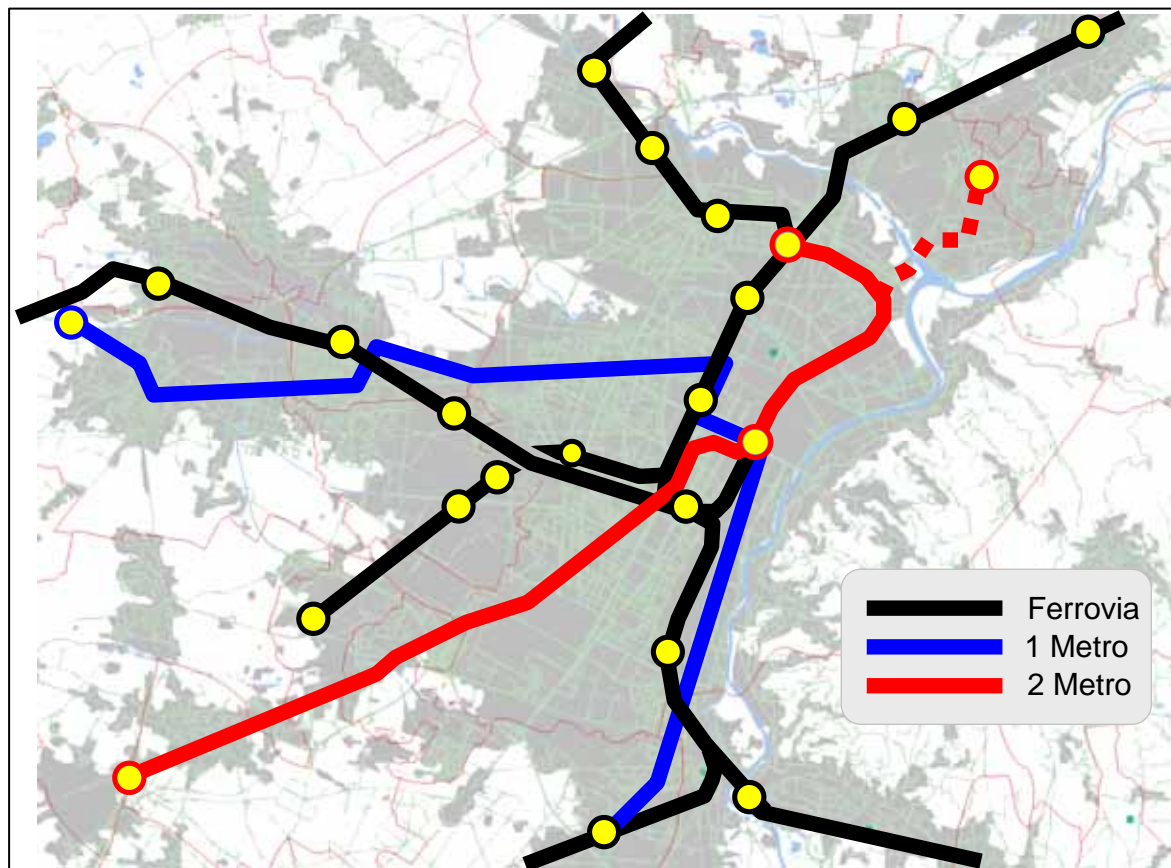


Figura 15 - Tracciato della Linea 2 di metropolitana in relazione alla linea 1 ed al sistema ferroviario

Nel medio termine il sistema di metropolitana sarà costituito dalla sola linea 1 funzionante tra Collegno e Piazza Bengasi.

2.2.4 Sistema tranviario

Nell'ambito delle attività per la predisposizione del "Piano di riordino" sono state valutate alcune ipotesi di potenziamento degli attraversamenti tranviari in ottica di diradamento delle sovrapposizioni con le linee bus, tra le quali:

Istituzione di un "Backbone Tranviario" Piazza-Statuto-Piazza Vittorio Veneto, con valutazione delle possibili soluzioni alle problematiche poste dall'esercizio con motrici tranviarie serie 5000 o 6000.

Suddivisione del servizio della linea 4 in tre percorsi 1) 4 Drosso-Falchera, 2) 4 Sud Drosso-Statuto, 3) 4 Nord Falchera Statuto, con pari intensità di servizio (cumulato) sui tre rami Falchera-Bertola, Drosso-Bertola, Statuto-Bertola

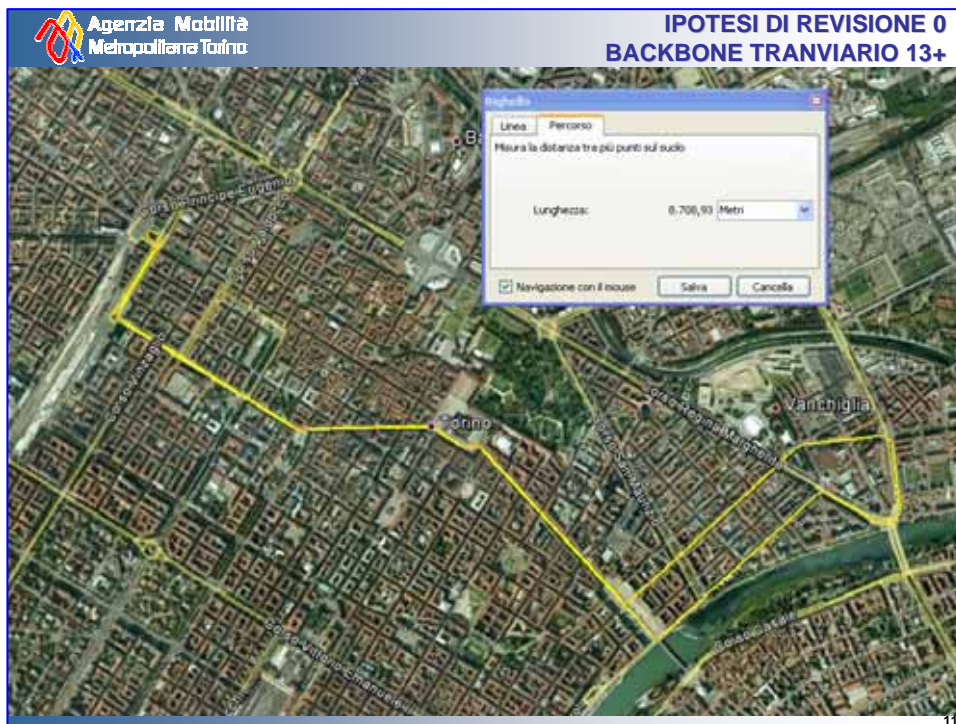


Figura 16 - Ipotesi di Backbone tranviario



Figura 17 - Ipotesi di tripartizione del servizio sulla linea 4

Le valutazioni sono contenute nel citato Allegato 1 del documento del 20/04/2012 sul "Piano di Riordino".

Per tutte le linee tranviarie, come per quelle automobilistiche, è stata formulata una ipotesi di standardizzazione delle frequenze di servizio, come riportato nel citato documento “*Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze*” del 29/06/2012.

2.2.5 Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Nell’ambito delle attività per la predisposizione del “Piano di riordino” sono state formulate alcune ipotesi di arretramento dei capolinea di alcune linee bus sull’anello (“ring”) periferico in ottica di diradamento delle sovrapposizioni con le linee tranviarie negli attraversamenti centrali.

Le ipotesi sono riportate nel citato Allegato 1 del documento del 20/04/2012 sul “Piano di Riordino”.

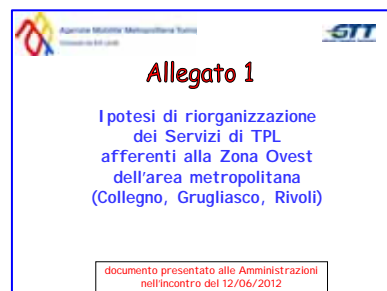
Per tutte le linee bus, come per quelle tranviarie, è stata formulata una ipotesi di standardizzazione delle frequenze di servizio, come riportato nel citato documento “*Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze*” del 29/06/2012.

Nel primo semestre del 2012 sono continuati gli approfondimenti (e la interlocuzione con i Comuni coinvolti) sulla riorganizzazione del servizio in Zona Ovest, valutando ulteriori ipotesi secondo le indicazioni dei comuni

Le varie proposte sono state raccolte in appositi documenti presentati ai Comuni interessati in data 12/06/2012

Ipotesi di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell’area metropolitana (Collegno, Grugliasco, Rivoli)

12 giugno 2012



Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell’area metropolitana - Città di Collegno e Grugliasco

Nuove Ipotesi di riorganizzazione

12 giugno 2012

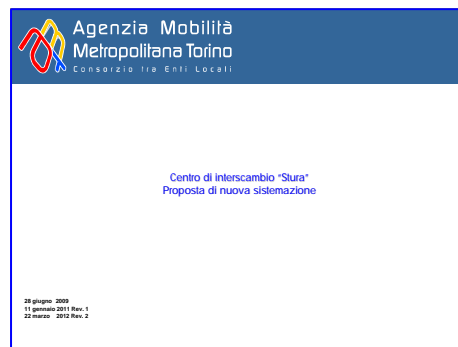


Per quanto riguarda il sistema degli interscambi, nel primo semestre 2012 sono ripresi i contatti con la Città di Torino per l’avvio di una effettiva razionalizzazione del Centro di Interscambio Stura sulla base delle proposte a suo tempo avanzate - aggiornate nel documento sotto riportato – e del finanziamento deciso dall’Agenzia.

Centro di interscambio "Stura" Proposta di nuova sistemazione.

Rev. 2

22 marzo 2012

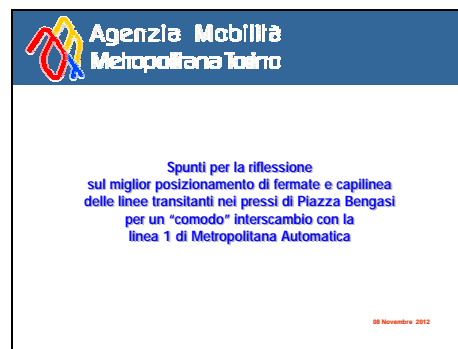


Nel secondo semestre 2012 l'Agenzia ha partecipato ad incontri organizzati dalla Città di Torino sui temi dei futuri centri di interscambio di Porta Susa e Piazza Bengasi, presentando i propri spunti di riflessione al tavolo di discussione.

I documenti che seguono riportano gli spunti per la riflessione presentati.

Spunti per la riflessione sul miglior posizionamento di fermate e capilinea delle linee transitanti nei pressi di Piazza Bendasi per un "comodo" interscambio con la linea 1 di Metropolitana Automatica

8 novembre 2012



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Riflessioni sulla Sistemazione dell'area di Corso Bolzano Prospiciente la nuova stazione ferroviaria Porta Susa

27 ottobre 2012



Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Riflessioni sulla Sistemazione dell'area di Corso Bolzano Prospiciente la nuova stazione ferroviaria Porta Susa. Appendice

27 ottobre 2012



2.3 Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2012-2014

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 – 2013 o sue evoluzioni.

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.

2.3.2.1 SFM

Da dicembre 2012, con la piena operatività del passante di Torino, è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) con 5 linee.

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 semiorario in entrambe le direzioni nelle ore di punta che diminuisce in un cadenzamento orario nelle restanti ore ;
- I tempi di percorrenza sono omogenei; l'introduzione di nuovo materiale a potenza distribuita e l'utilizzo omogeneo di quello esistente per servizi ad elevata frequentazione faciliterà l'uniformità dei tempi di percorrenza; inoltre uniformando la percorrenza si realizzeranno tracce omogenee che permettono il pieno sfruttamento della capacità della infrastruttura ferroviaria.

Il servizio base è stato integrato su tutte le linee con i necessari rinforzi per rispondere a picchi di domanda.

Gli interventi sull'area metropolitana, che copre l'intera tratta Settimo-Trofarello, hanno comportato anche la rivisitazione di tutti i servizi regionali nel Piemonte sud sulle linee Torino – Fossano – Cuneo e Savona ed i servizi regionali nel Piemonte nord sulla linea Chivasso – Novara. Conseguentemente è stato necessario ristudiare anche il servizio sulle linee secondarie che si diramano dalle linee principali.

Poiché le linee di SFM nel tratto metropolitano sono strettamente correlate fra di loro, si sono coordinati al meglio gli orari per ottenere servizi distanziati in modo omogeneo e maggiormente usufruibili dagli utenti.

Nel periodo 2012-2014 si prevede l'ulteriore rafforzamento e potenziamento del sistema.

2.3.2.2 Metropolitana

non di competenza dell'Agenzia; si cita per le ricadute sulla rete di superficie in particolare modo per quanto concerne le fasi di cantiere

Nel periodo 2012-2014 non sono previste ulteriori estensioni del sistema di metropolitana, il prolungamento a Bengasi della linea 1 è previsto per il 2015.

2.3.2.3 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 2012-2014 dovrà essere verificata con la Città di Torino e dipenderà dalla capacità di reperire i finanziamenti alla realizzazione delle infrastrutture minime necessarie.

Analogo discorso vale per la linea 15 da portare eventualmente a servire direttamente la stazione di Porta Nuova.

Si conferma per il periodo 2012-2014 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) ed estensione del controllo delle corsie riservate con telecamere a bordo.

2.3.2.4 Bus

la rete automobilistica dovrà essere adeguata agli sviluppi di Sistema prima citati.

In ottica di miglioramento dell'interscambio dei servizi automobilistici con i servizi ferroviari già da fine 2011-inizio 2012 alcune linee urbane/suburbane bus saranno portate a transitare (linee 55 e 60) o ad effettuare capolinea (linea 57) nei pressi della nuova stazione Porta Susa.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 11, 29, 51-51/, 59.

Con riferimento al "Piano di Riordino" citato al punto 2.2.1, in ottica di attestamento di linee bus sulla rete di metropolitana e tranviaria, già da fine 2011-inizio 2012 sarà riorganizzato il servizio delle linee 28, 65-65/ in funzione di adduzione alla linea 1 di metropolitana in zona Parella mentre il servizio delle linee 63 e 50 sarà riorganizzato in funzione di adduzione alla linea tranviaria 4 rispettivamente in zona Mirafiori Sud e Falchera-Rebaudengo.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 34, 45 e 67 in funzione di adduzione alla linea 1 di metropolitana in Zona Ospedali.

Alcuni degli interventi citati vanno già nella direzione di ridurre le percorrenze e la sovrapposizione con le linee tranviarie in area centrale; ulteriori interventi di questo tipo sono già previsti per fine 2011-inizio 2012 per le linee 12 e 58.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 14 e 52.

Un altro ambito di intervento sarà la revisione del servizio serale da rivedere secondo il principio di "meno linee ma più frequenti" concordemente alle proposte formulate nell'ambito del "Progetto Rete Forte 2012": intervalli di passaggio "mnemonici" standardizzati a 15 minuti per le linee urbane ed a 30 per le direttrici di collegamento con le aree suburbane.

2.3.3 Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012

Sulla base delle risorse disponibili, sul Bilancio Regionale 2011 (D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011) è stato impostato un efficientamento dei costi definito per il 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. Con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011, inoltre, la Regione ha comunicato agli Enti soggetti di delega la necessità per il triennio 2012-2014 di un'ulteriore riduzione della spesa pari al 5% nel 2012 e nel 2013 (sempre su base 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.

In armonia con i criteri individuati con la citata D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, con D.G.R. n.12-4591 del 24/09/2012, ha approvato le opportune modifiche al Programma Triennale dei Servizi di TPL per il periodo 01/01/2011-31/12/2013 applicando le medesime riduzioni sopra richiamate sulle risorse stanziata a copertura degli oneri derivanti dalla libera circolazione sui Servizi di TPL di competenza dell'Agenzia dei titolari di tessera di libera circolazione e delle Forze dell'Ordine.

Tale mutata 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, a loro completa attuazione, la produzione erogata compatibile con le ridotte disponibilità economiche.

Si è pertanto avviato, di concerto con le Società concessionarie e con gli Enti territorialmente interessati, un percorso di definizione di ipotesi di riorganizzazione/razionalizzazione e ridisegno della rete di TPL, finalizzate ad adeguare i Servizi alle ridotte risorse disponibili.

Tale nuova configurazione è stata assunta quale base per i quadri contrattuali pluriennali definiti dai nuovi Contratti sottoscritti da parte della Città di Torino e dell'Agenzia (Servizi di TPL urbano-suburbano della Città di Torino e Servizi di TPL extraurbano).

Parimenti, al termine delle specifiche valutazioni in atto con le Amministrazioni competenti, sarà recepita nei futuri Contratti relativi ai Servizi di TPL afferenti alle Città di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese.

2.3.3.1 Servizio di TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino

Nel quadro di riduzione di risorse sopra richiamato, la Città di Torino, la Società concessionaria (GTT) e l'Agenzia hanno concordato per la predisposizione di un "Piano di Riorganizzazione della Rete dei Servizi di TPL urbani", la cui prima fase di attuazione è avvenuta nel periodo compreso tra luglio e dicembre 2011 e si è completata nel mese di gennaio 2012, con l'adozione, tra l'altro, delle seguenti modifiche:

- arretramento in "zona Ospedali" (Piazza Carducci) del capolinea centrale delle Linee automobilistiche 1 e 35 e in Piazza Bernini di quello della Linea 65;
- unificazione delle due circolari destra e sinistra in un'unica Linea 7 tranviaria storica;
- destinazione della Linea 41 a servizio della tratta Torino-Borgaretto-Stupinigi e conseguente istituzione della nuova Linea 48 di collegamento tra Borgaretto-Beinasco e l'Ospedale San Luigi di Orbassano;
- instradamento della Linea 60 lungo Corso Inghilterra e delle Linee 55 e 57 lungo Corso Matteotti a servizio della nuova Stazione di Porta Susa;
- prolungamento della Linea 61 lungo Via Nizza sino a Largo Marconi;
- riorganizzazione complessiva dei Capilinea in area centrale.

Nel corso del 2012, oltre all'attuazione di alcuni specifici interventi finalizzati a migliorare la fruibilità di alcune Linee in funzione di specifiche esigenze (es. prolungamento agli Istituti di Nichelino di alcune corse della Linea 48, modifica del percorso in Pianezza della Linea 37, prolungamento in Strada antica di Collegno della Linea 65, instradamento in Via Roma della Linea Star2, prolungamento in Rivalta della Linea 2R, etc.), è proseguito il lavoro di definizione e progressiva attuazione delle proposte esecutive nel quadro generale definito dal Piano sopra richiamato, tra le quali si ricordano in particolare:

- il Progetto di Riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'Area Metropolitana, frutto di un articolato processo di analisi e condivisione delle possibili soluzioni di riorganizzazione di tali Servizi che, pur se nella necessità di trovare corrispondenza con il quadro economico sopra richiamato, tenesse in debito conto le necessità nel tempo evidenziate da parte delle Amministrazioni interessate e quanto già attuato in precedenza (ad esempio, l'istituzione della Linea 76, l'istituzione del Servizio Festivo della Linea 56 e il successivo prolungamento in Grugliasco della medesima Linea 56): gli interventi programmati sono stati attuati a partire dal mese di ottobre 2012;
- il Progetto di Gerarchizzazione e Standardizzazione delle frequenze, sviluppato nel corso della primavera 2012 insieme alla Città di Torino e la Società GTT con la collaborazione del Politecnico di Torino che, traendo spunto dai criteri indicati dal Progetto "Rete Forte 2012" seppur nel mutato quadro di disponibilità finanziarie, ha individuato una

gerarchizzazione delle linee in funzione della loro funzione e delle frequenzazioni rilevate e una semplificazione dell'offerta di servizio mediante una graduale standardizzazione degli intervalli di passaggio delle singole linee, successivamente "industrializzato" dalla Società concessionaria al fine di garantirne l'attuabilità: gli interventi programmati sono stati attuati a partire dal mese di settembre 2012;

- il potenziamento del Servizio nella fascia oraria 20.00-21.00 (tenendo conto dei dati di mobilità risultanti dalle indagini IMQ) e la riorganizzazione del Servizio serale consistente in un progressivo cadenzamento dei passaggi a partire dalle ore 21.00 teso a una configurazione di rete 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: gli interventi programmati sono stati attuati a partire dal mese di ottobre 2012.

Sono in fase di conclusione gli incontri congiunti con la Società concessionaria e le Amministrazioni interessate volti a definire analoghi interventi di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alle altre zone dell'Area Metropolitana (in particolare, Zona Nord-Est, Zona Nord-Ovest e Zona Sud) necessari per proseguire il necessario processo di adeguamento del Servizio alle ridotte risorse disponibili.

Tra gli interventi attuati nel corso del 2012, si ricordano inoltre:

- la soppressione della Linea urbana 31 Navetta, attuata a seguito della chiusura definitiva della casa di cura "Villa Cristina" e degli esiti delle rilevazioni di carico effettuate dalla Società concessionaria;
- la soppressione delle Linee 59N, 103 e 104 in considerazione degli esiti delle rilevazioni di carico effettuate dalla Società concessionaria;
- l'estensione estiva alla pressoché totalità dei Comuni dell'Area Metropolitana del Servizio Notturno "NightBuster", in analogia con quanto già attuato negli anni passati;
- il prolungamento all'Ospedale Giovanni Bosco della Linea 50, al fine di venire incontro a esigenze lamentate dalla Circoscrizione 6;
- l'istituzione di Servizi speciali integrativi, in occasione di manifestazioni ed eventi di specifico interesse per la Città (es. 22 aprile, giornata conclusiva della celebrazione del 66° Anniversario della Liberazione; 1° maggio, serata conclusiva della manifestazione "Torino Jazz Festival"; 9 giugno, Navetta "35Notte" dedicata agli studenti partecipanti ai festeggiamenti del fine anno scolastico).

In seguito all'avvenuta aggiudicazione definitiva 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, a partire dal 01/07/2012 risulta vigente con la Società GTT S.p.A. in qualità di concessionaria dei Servizi di TPL urbani e suburbani nell'Area Metropolitana il nuovo Contratto di Servizio del 29/10/2012 rep. n.686 che, per quanto attiene la parte di trasporto pubblico di competenza dell'Agenzia, prevede corrispettivi diversi a seconda del materiale rotabile impiegato per l'esercizio delle singole Linee.

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in attesa di riscontro), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2012 risulta la seguente:

Periodo 01 gen – 30 giu 2012:

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino		
Anno 2012 - quota a carico dell'Agenzia		
	vett*km	Euro IVA esclusa
Produzione contrattuale annua a carico Agenzia (comprensiva di 372.951 vett*km di maggiore produzione come da Programma Triennale)	55.082.594	146.580.570,05
Corrispettivo chilometrico medio produzione contrattuale a carico Agenzia (Euro/vett*km)		2,66
Produzione erogata gen-giu 2012 a carico Agenzia	25.931.401	69.006.182,62
Corrispettivo chilometrico produzione Linea Venaria Express (Euro/vett*km)		1,98
Produzione gen-giu 2012 Venaria Express	44.452	88.014,96
Corrispettivo chilometrico variazioni contrattuali autorizzate (Euro/vett*km)		2,68
Potenziamento Jazz Festival (det. n.163 del 26/04/2012)	3.399	
Navetta 35 Notte (det. n.216 del 05/06/2012)	75	
Estensione Estiva NightBuster Area Metropolitana (det. n.222 del 14/06/2012)	42.771	
Totale variazioni contrattuali autorizzate periodo gen-giu 2012	46.245	123.936,60
TOTALE a carico Agenzia periodo gen-giu 2012	26.022.098	69.218.134,18

Al Totale di Euro 69.218.134,18 devono essere aggiunte, oltre all'IVA 10%, le risorse relative agli "addenda" di cui alla DGR n.32-9796 del 13/10/2008 (stimate in prima istanza in Euro 11.449.723,12 + IVA e definite in base a quanto previsto dall'art.2.4 dell'Appendice Contrattuale del 15/12/2008), il 50% delle quote annue precedentemente corrisposte dai Comuni di Collegno, Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro Torinese e Venaria Reale (complessivamente pari a 308.939 vett*km per Euro 951.791,76 IVA esclusa) e la quota per la copertura degli oneri relativi al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri 2000-2003 – primo biennio contrattuale – pari a Euro 1.577.965,98 + IVA, per un Totale complessivo di Euro 83.197.615,04 oltre IVA (a meno della verifica sopra richiamata in merito al valore dell'addendum contrattuale).

Periodo 01 lug – 31 dic 2012:

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino
Periodo luglio-dicembre 2012 - quota a carico dell'Agenzia

	vett*km	Euro IVA esclusa
Tram Linea 4	885.759	6.118.823,17
Tram altre Linee tranviarie	2.406.541	16.246.558,29
Autobus Linee esercite con 18 metri	4.702.497	15.320.735,23
Autobus Linee esercite con 12 metri o inf.	14.779.434	37.125.938,21
Linea Venaria-Express mar-ven	23.177	58.220,62
Linea 1N Santi	532	1.336,38
Linea 39N - 24 nov 2012	66	165,79
Potenziamento S18 Club2Club/Paratissima	80	200,96
Estensione sab e Fes dicembre Star1 e Star2	7.001	17.586,51
Potenziamenti Capodanno	777	1.951,82
Libera circolazione 1N Santi		1.243,64
Libera circolazione Star1 e Star2 sab e Fes dicembre		10.454,55
Libera circolazione Dom 16 set 2012		59.090,91
Totale periodo lug-dic 2012	22.805.864	74.962.306,08

Il Totale complessivo anno 2012 per i Servizi urbani e suburbani afferenti all'Area Metropolitana di Torino, fatto salvo l'esito delle verifiche attualmente in corso, risulta pertanto pari a Euro 158.159.921,12 IVA esclusa per una produzione complessiva di 49.136.901 vett*km.

2.3.3.2 Servizio di TPL extraurbano conferito dalla Provincia di Torino

Nel quadro di riduzione di risorse sopra richiamato, l'Agenzia ha predisposto uno specifico "Programma di riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", finalizzato ad una razionalizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia, tale da trovare opportuna collocazione nel mutato quadro economico-finanziario, mirando ad una riorganizzazione della distribuzione dei Servizi sul Territorio interessato e a una riduzione complessiva della produzione annua.

Tale Programma 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 medesimo Programma è stato illustrato e condiviso nell'ambito di una serie di incontri dedicati con tutte le Amministrazioni interessate.

A seguito degli approfondimenti tecnici condotti con le Società concessionarie interessate e, in particolare, con il Consorzio Extra.TO, aggiudicatario della Gara per l'assegnazione del nuovo Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano, sono state definite modalità e tempi di attuazione in fasi successive degli interventi previsti dal suddetto Programma: le prime due fasi hanno avuto attuazione, rispettivamente, nei mesi di agosto e ottobre 2012 mentre è prevista una terza fase attuativa per la primavera 2013.

Tra gli interventi attuati nel corso del 2012, si ricordano inoltre:

- l'estensione all'Ospedale di Rivoli del Servizio a chiamata MeBUS Sud-Ovest;
- l'istituzione di una nuova Linea di collegamento sulla tratta Caselle Aeroporto – Zona Industriale Ciriè sud (con oneri a carico delle Società produttive ivi insediate);
- le modifiche di percorso attuate sulla Linea di collegamento tra il Capolinea Fermi della Linea 1 di Metropolitana e la zona commerciale/industriale situata in Collegno a ridosso della Tangenziale nord, al fine di migliorare il servizio verso il Centro commerciale IKEA, l'area commerciale "La Certosa" e la zona industriale PIP.

A seguito di conclusione della procedura a evidenza pubblica indetta con Determinazione n.227 del 01/06/2011, a partire dal 1° agosto 2012 risulta vigente con il Consorzio Extra.TO S.C. a R.L. in qualità di concessionario dei Servizi di TPL Extraurbani nell'Area Metropolitana il nuovo Contratto di Servizio rep. n.174 del 16/07/2012, stipulato in data 16/07/2012.

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in attesa di riscontro), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2012 risulta la seguente:

Periodo 01 gen – 30 lug 2012:

Linea	descrizione	Azienda	vett*km gen-lug 2012	Euro gen-lug 2012
259	Torino - La Loggia - Carignano - Carmagnola	ATI	218.272	241.144,06
354	Carignano - Villastellone - Santena - Cambiano	CANUTO	21.990	25.497,58
442	Moncalieri (FS) - Nichelino - Torino - Buttigliera (Teksid)	CANUTO	33.607	28.241,57
---	MEBUS Settimo	CANUTO-DEMARCHI	42.279	49.021,70
243	Torino (FIAT Mirafiori) - Candiolo	CHIESA	10.383	10.793,78
244	Candiolo - Vinovo - Carmagnola	CHIESA	20.584	22.618,79
240	Carmagnola - Carignano - FIAT Rivalta	CHIESA e SADEM	40.117	42.327,87
246	Torino - Pianezza - Givoletto	GHERRA	191.337	211.490,94
247	Torino (Mirafiori) - Alpignano - Pianezza	GHERRA	19.909	20.309,32

248	Torino P.ta Susa - Molino di Punta	GHERRA	68.887	71.725,27
73	BORGIO AJE-CARMAGNOLA	GTT	63.283	75.105,95
75	TROFARELLO-NICHELINO-FIAT RIVALTA	GTT	40.415	48.062,78
85	TORINO-FIAT RIVALTA	GTT	128.535	151.907,56
103	MONCALIERI - TROFARELLO/Movicentro	GTT	32.240	37.382,02
117	TORINO (P.MASS)-FIAT RIVALTA	GTT	39.090	44.357,69
165	TORINO-CIRIE'	GTT	97.604	109.236,25
166	BOSCONERO-S.BENIGNO-TORINO	GTT	78.236	87.171,41
382	TORINO-CASELLE (STAB. ALENIA)	GTT	6.841	7.932,32
432	Alpignano - Rivoli - Rivalta - Orbassano	GTT + Novarese	200.248	245.010,51
198	Torino - Orbassano - Volvera	Novarese	132.866	160.166,38
335	Rivoli - Grugliasco - S.Mauro (Stab.)	Novarese	28.616	35.477,89
435	Torino (S. Rita) - Orbassano (Sito)	Novarese	56.308	72.329,98
---	MEBUS Ospedali	Novarese	15.144	17.559,81
267	Torino - Vinovo - Piobesi - Carignano	SADEM	254.177	360.574,36
268	Torino - Caselle Aeroporto	SADEM	400.791	151.209,84
431	Piobesi - Moncalieri	SADEM e ATI	7.759	9.390,91
226	Torino-Venaria-Fiano-Cafasse-Varisella	SEAG	188.211	225.115,92
261	Racconigi - La Loggia - None (Merloni)	SEAG	3.070	3.683,87
175	Torino - Superga - Baldissero - Chieri	VIGO	64.999	93.056,81
176	Chieri - Riva (Stab. Embraco)	VIGO	25.996	30.142,16
177	Torino - gal. Pino - Chieri	VIGO	6.513	7.627,64
178	Chieri - Tetti Ceppi - Pino	VIGO	7.372	8.617,82
179	Torino - Eremo - Pecetto - Chieri	VIGO	150.673	212.995,65
184	Chieri - Pessione - Poirino	VIGO	77.964	91.283,23
185	Chieri - Cambiano - Santena	VIGO	66.991	78.377,99
189	Chieri - gal. Pino - Torino (FIAT mirafiori)	VIGO	30.838	36.115,62
305	Settimo - Leini - Volpiano - Chivasso (PIS)	VIGO	25.236	32.615,48
TOTALE			2.897.381	3.155.678,73

Al Totale di Euro 3.155.678,73 devono essere aggiunte, oltre all'IVA 10%, le risorse relative agli "addenda" di cui alla DGR n.32-9796 del 13/10/2008 (stimate in prima istanza in Euro 746.321,39 + IVA e definite in base a quanto previsto dall'art.2.7 dell'Appendice Contrattuale dell'08/06/2009), Euro 23.976,00 + IVA per 1.332 ore di attività degli Operatori di call-center relativi ai Servizi a chiamata MeBUS nelle Aree Metropolitane Nord-Est e Sud Ovest e la quota per la copertura degli oneri relativi al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri 2000-2003 – primo biennio contrattuale – pari a Euro 77.487,66 + IVA, per un Totale complessivo di Euro 4.003.463,78 oltre IVA (a meno della verifica sopra richiamata in merito al valore dell'addendum contrattuale).

Periodo 01 ago – 31 dic 2012:

Linea	descrizione	Azienda	vett*km ago-dic 2012	Euro ago-dic 2012
73	Moncalieri - Carmagnola	EXTRA.TO (GTT)	23.988	33.750,83
75	Trofarello - Nichelino - Fiat Rivalta	EXTRA.TO (GTT)	19.898	27.995,92
85	Torino - Fiat Rivalta - Piossasco	EXTRA.TO (GTT)	61.032	85.872,45
103	Trofarello/Movicentro - Moncalieri	EXTRA.TO (GTT)	19.370	27.253,59
117	Collegno Fermi - Fiat Rivalta	EXTRA.TO (GTT)	23.085	32.480,31
165	Torino - Ciriè	EXTRA.TO (GTT)	67.236	94.600,84
166	Bosconero - S.Benigno -Torino	EXTRA.TO (GTT)	51.897	73.018,80
382	Torino - Caselle (stab. Alenia)	EXTRA.TO (GTT)	4.015	5.649,39
432	Alpignano - Rivoli - Rivalta - Orbassano - Volvera	EXTRA.TO (GTT)	124.651	175.383,82
175	Torino - Superga - Baldissero - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	43.654	61.421,04
176	Chieri - Riva (stab. Embraco)	EXTRA.TO (VIGO)	16.023	22.544,08
177	Chieri - Galleria del Pino - Torino	EXTRA.TO (VIGO)	1.941	2.730,56
178	Chieri - Tetti Ceppi - Pino Torinese	EXTRA.TO (VIGO)	4.529	6.371,88
179	Torino - S. Luca - Eremo - Pecetto - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	111.031	156.220,76
184	Poirino - Pessione - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	49.549	69.715,65
185	Chieri - Cambiano - Santena - Carignano	EXTRA.TO (VIGO)	45.161	63.542,20
305	Settimo - Leini - Volpiano - Chivasso (Ex Lancia)	EXTRA.TO (VIGO)	14.515	20.422,89
198	Volvera - Orbassano - Torino	EXTRA.TO (CA.NOVA)	90.092	126.759,04
335	Rivoli - Grugliasco - S.Mauro (stab. New Holland Kobelco)	EXTRA.TO (CA.NOVA)	9.261	13.030,23
435	Torino - CAAT - Orbassano Sito	EXTRA.TO (CA.NOVA)	38.021	53.495,97
226	Varisella - Cafasse - Torino	EXTRA.TO (SEAG)	129.210	181.798,05
261	Carignano - La Loggia - Vinovo -	EXTRA.TO (SEAG)	2.115	2.976,37

	Candiolo			
240	Carmagnola - Candiolo - Fiat Rivalta	EXTRA.TO (CHIESA)	21.370	30.067,45
243	Candiolo - Fiat Mirafiori	EXTRA.TO (CHIESA)	2.320	3.264,80
244	Candiolo - Vinovo - Carmagnola	EXTRA.TO (CHIESA)	13.573	19.096,93
246	Fiano - La Cassa - Givoletto - Pianezza - Collegno	EXTRA.TO (GHERRA)	114.360	160.904,24
248	Valdellatorre - Collegno Fermi	EXTRA.TO (GHERRA)	46.707	65.716,75
259	Torino - La Loggia - Carignano - Carmagnola	EXTRA.TO (ATI)	129.295	181.918,49
267	Torino - Vinovo - Piobesi - Carignano	EXTRA.TO (SADEM)	154.581	217.494,76
268	Torino - Caselle Aeroporto	EXTRA.TO (SADEM)	287.163	121.103,91
431	Piobesi - Vinovo - La Loggia - Moncalieri	EXTRA.TO (SADEM e ATI)	5.342	7.516,76
354	Carignano - Santena - Cambiano	EXTRA.TO (CA.NOVA)	13.902	19.560,25
442	Nichelino - Torino - Ferriera (stab. Teksid)	EXTRA.TO (CA.NOVA)	18.797	26.447,10
---	MEBUS Settimo	EXTRA.TO (DE MARCHI)	24.022	33.798,67
---	MEBUS Ospedali	EXTRA.TO (CA.NOVA)	7.642	10.751,87
TOTALE			1.789.347	2.234.676,65

Al Totale di Euro 2.234.676,65 devono essere aggiunti, oltre all'IVA 10%, Euro 13.500,00 + IVA per 750 ore di attività degli Operatori di call-center relativi ai Servizi a chiamata MeBUS nelle Aree Metropolitane Nord-Est e Sud Ovest, per un Totale complessivo di Euro 2.248.176,65 oltre IVA.

Il Totale complessivo anno 2012 per i Servizi Extraurbani afferenti all'Area Metropolitana di Torino, fatto salvo l'esito delle verifiche attualmente in corso, risulta pertanto pari a Euro 6.251.640,43 IVA esclusa per una produzione complessiva di 4.686.728 vett*km.

2.3.3.3 Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Chieri

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI CHIERI	TOTALE	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2012 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	189.126	501.557,36
CONSUNTIVO 2012 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	184.182	498.467,82
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-4.944	
VARIAZIONE %	-2,61%	

La minor produzione registrata a consuntivo rispetto a quella contrattuale (-4.944 vett*km) risulta eccedente per 1.161 vett*km rispetto alla franchigia contrattualmente ammessa ($\pm 2\%$) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente: di tale quota si è pertanto tenuto conto nel calcolo del consuntivo spettante.

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 32.772,48 + IVA (in base alla proposta di appendice contrattuale accettata dalla Società concessionaria, ma non ancora sottoscritta dalle parti).

2.3.3.4 Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI MONCALIERI	TOTALE	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2012 (Linee urbane 80-84)	525.143	1.797.243,21
CONSUNTIVO 2012 (Linee urbane 80-84)	519.557	1.797.243,21
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-5.586	
VARIAZIONE %	-1,06%	
VARIAZIONI CONTRATTUALI 2012	0	0
PREVENTIVO 2012 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.163	175.096,09
CONSUNTIVO 2012 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.290	185.376,81
PREVENTIVO 2012 (Linee suburbane 39 e 67)	269.590	922.641,63
CONSUNTIVO 2012 (Linee suburbane 39 e 67)	265.503	908.654,33
TOTALE 2012	785.060	2.891.274,35

La differenza tra la produzione urbana base a consuntivo rispetto a quella contrattuale (- 5.586 vett*km) rientra della franchigia ($\pm 2\%$) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

2.3.3.5 Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE	TOTALE	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento)	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2012 (Linee 1, 2 3 e Servizio scolastico)	257.576	482.396,14
CONSUNTIVO 2012	232.790	436.354,68

Nel mese di settembre 2012 ha avuto attuazione il Piano di Riorganizzazione dei Servizi urbani afferenti al Comune di Settimo Torinese predisposto congiuntamente con la Città e l'ATI concessionaria e finalizzato ad adeguare la produzione erogata alle ridotte risorse regionali disponibili (come sopra specificato) e alla capacità di spesa del Comune.

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 52.760,21 + IVA (in base all'appendice contrattuale sottoscritta dalle parti).

2.3.3.6 Contratti ferroviari

Servizi ferroviari

Nel documento del Bilancio di Previsione 2012, redatto nel 2011, è stata inserita la tabella seguente nella quale si riproponeva l'evoluzione dei progetti ferroviari (servizi cadenzati alla mezz'ora) e la valorizzazione economica per il triennio 2011 – 2013:

			ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2014
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	2.933.265	3.506.887	4.181.154	4.181.154
		euro	56.236.248	56.236.248	70.243.924	70.243.924
	Modane - Susa - Torino	tr X km	1.170.018	1.170.018	1.170.018	1.170.018
		euro	21.826.386	21.826.386	21.826.386	21.826.386
	Torino - Pinerolo - Torre Pellice	tr X km	549.255	549.255	549.255	549.255
		euro	13.177.412	13.177.412	13.177.412	13.177.412
	Chieri - Torino - (Rivarolo) (FM1)	tr X km	259.972	259.972		
		euro	5.505.164	5.505.164	511.111	511.111
	Torino - Chivasso - Ivrea (FM4)	tr X km	298.774	298.774		
		euro	5.197.410	5.197.410	373.154	373.154
	Torino - Chivasso - (Novara) (FM4)	tr X km	275.721	275.721		
		euro	3.808.420	3.808.420	291.098	291.098
	Torino - Bra (FM4)	tr X km	379.524	379.524		
euro		6.721.456	6.721.456	1.134.608	1.134.608	
avvio potenziamento linea Modane-Torino	tr X km		573.623	573.623	573.623	
	euro		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	
avvio FM4 (Bra) - Carmagnola - Chivasso - (Ivrea)	tr X km			1.888.258	1.888.258	
	euro			32.930.155	32.930.155	
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	1.068.879	1.068.879	2.046.539	2.046.539
		euro	20.156.923	20.156.923	34.451.877	34.451.877
	Torino - Germagnano - Ceres	tr X km	596.028	596.028	596.028	596.028
		euro	11.987.879	11.987.879	11.987.879	11.987.879
	(Chieri) - Torino - Rivarolo (FM1)	tr X km	472.851	472.851	86.511	86.511
		euro	8.169.044	8.169.044	5.387.449	5.387.449
	avvio FM1 Chieri - Rivarolo	tr X km			1.364.000	1.364.000
				17.076.549	17.076.549	
CONTRATTI DI SERVIZIO	TOTALE	tr X km	4.002.144	4.575.766	6.227.693	6.227.693
		euro	76.393.171	76.393.171	104.695.801	104.695.801

La definizione delle produzioni è stata basata su stime previsionali, da affinare successivamente in funzione della effettiva programmazione che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria sarebbero riusciti a realizzare.

La definizione degli importi (al netto dell'Iva) è stata basata su compensazioni calcolate a prezzi 2010, proporzionate alla variazione di produzione e comprensive degli oneri ex art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i. (spese dell'Agenzia per funzioni delegate).

Alla stato è possibile confrontare il consuntivo 2012 del servizio programmato con il consuntivo 2011 ed il preventivo 2012. I dati sono determinati dalla somma del consuntivo del servizio di GTT e del preconsuntivo di Trenitalia.

			ESERCIZIO 2011 CONSUNTIVO	ESERCIZIO 2012 PREVENTIVO	ESERCIZIO 2012 PRE-CONSUNTIVO
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	2.933.265	3.506.887	3.536.554
		euro	37.312.207	45.092.344	38.455.148
	servizi ferroviari	euro	56.236.248	56.236.248	56.555.874
	ricavi da traffico	euro	8.267.711	11.143.904	9.239.233
	trasferimento ministeriale	euro	10.656.330		8.861.494
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	1.068.879	1.068.879	1.023.884
		euro	20.156.923	20.156.923	19.891.831
CONTRATTI DI SERVIZIO	TOTALE	tr X km	4.002.144	4.575.766	1.023.884
		euro	57.469.130	65.249.268	58.346.978

Tutti i dati economici sono al netto dell'iva e comprendono le spese dell'Agenzia per l'esercizio delle funzioni delegate.

I dati si riferiscono ai programmi di servizio e, pertanto, non considerano le detrazioni effettuate nel 2011 e dal effettuare per il 2012 a causa dei servizi non resi.

Nondimeno il dato 2012 del servizio reso da Trenitalia è ancora provvisorio e sarà suscettibile alle variazioni dovute al definizione del saldo d'esercizio; allo stato attuale l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. hanno valorizzato economicamente le sanzioni a carico di Trenitalia (pari a 538.303,92 euro), dovute al mancato conseguimento degli standard minimi di qualità del servizio, ed i premi per l'esercente (pari a 70.500,00 euro), previsti dopo il raggiungimento di particolari livelli di qualità. Successivamente si darà luogo al calcolo delle detrazioni economiche per servizi non resi o modifiche della composizione dei rotabili, da porre a debito di Trenitalia nella rata di saldo.

In ogni caso, per supportare la lettura del quadro precedente si espongono le seguenti osservazioni.

SERVIZIO FERROVIARIO reso da GTT SpA

Il decremento delle compensazioni di consuntivo 2012 per la produzione programmata è dovuto essenzialmente ad una riduzione sperimentale della produzione ferroviaria avviata dal 1 giugno 2012, a seguito degli indirizzi di contenimento della spesa ricevuti dalla Direzione Trasporti della Regione.

In sintesi:

- nella tratta Rivarolo – Pont C.se sono stati cancellati due treni in orario di morbida, è stato cancellato il servizio ferroviario nelle giornate festive, nel pomeriggio del sabato e nel mese di agosto;
- nella tratta Torino – Germagnano è stato cancellato l'ultimo servizio della sera;
- nella tratta Germagnano – Ceres, considerando le peculiarità turistiche della valle, è stato cancellato il servizio ferroviario nelle giornate festive con eccezione dei treni del mattino e del tardo pomeriggio, ed è stato cancellato il servizio ferroviario nel pomeriggio del sabato e nel mese di agosto;
- in tutti i casi di modifica dei programmi di esercizio ferroviario la mobilità dell'utenza è stata garantita da una nuova programmazione di servizi con autobus.

Inoltre sono state diminuite del 5 % le compensazioni per le agevolazioni tariffarie per particolari categorie di utenti e, corrispondentemente, è stata ridotta la spesa per funzioni delegate dell'Agenzia.

SERVIZIO FERROVIARIO reso da TRENITALIA SpA

Il preventivo 2012 non considera eventuali trasferimenti diretti ministeriali, ad integrazione delle compensazioni regionali, poiché dato ancora incerto in sede di compilazione del bilancio preventivo.

Per ridurre la spesa del Contratto di Servizio di Trenitalia, a far data da 10 giugno 2012 sono stati avviati i seguenti provvedimenti sperimentali:

- linea Torino – Pinerolo – Torre Pellice.
 - cancellazione di una coppia di treni fra Pinerolo e Torino Lingotto,
 - riduzione del servizio al sabato sulla relazione Torino – Pinerolo,
 - cancellazione del servizio ferroviario sulla relazione Pinerolo – Torre Pellice, con mobilità garantita da un programma di servizi con autobus.
- linea Torino Lingotto – Chivasso (linea Torino-Novara-Milano).
 - riduzione e redistribuzione del servizio al Sabato e festivi dei servizi fra Torino Lingotto e Chivasso.
- tratta Carmagnola – Bra (linea Torino – Bra)
 - soppressione pomeridiana delle corse fra Bra e Carmagnola, con mobilità garantita con programma di servizi con autobus.

Parimenti è stata ridotta del 5% la spesa per funzioni delegate dell’Agenzia.

Viceversa, in materia di sviluppo del sistema ferroviario con la realizzazione dei progetti di trasporto, l’esercizio 2012 ha registrato l’avvio dell’orario cadenzato sperimentale dei servizi della linea Torino - Modane e del coordinamento dei servizi bus extraurbani della Val di Susa.

Complessivamente la produzione programmata per il servizio ferroviario cadenzato in val di Susa è stata pari a 1.743.641 treni x km, con un aumento di circa il 49% rispetto alla produzione storica.

In particolare:

- per il servizio base feriale nella tratta Susa – Torino è stato attivato un cadenzamento orario in entrambe le direzioni, con servizi a fermata in tutte le stazioni (compresa Grugliasco, la fermata di nuova realizzazione ma non ancora utilizzata in via sistematica); nella tratta Bardonecchia – Torino è stato attivato un cadenzamento orario in entrambe le direzioni, con servizi a fermata in tutte le stazioni in alta valle e a Bussoleno, Avigliana, Alpignano, Rosta e Grugliasco.
- per il servizio festivo nella tratta Susa – Torino è stato attivato un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con tutte le fermate intermedie e nella tratta Bardonecchia – Torino un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con le tutte le fermate in alta valle e a Bussoleno, Sant’Antonino, Avigliana, Rosta, Alpignano e Collegno.
- è stata differita la fascia di sospensione del mattino del servizio ferroviario per consentire le attività di manutenzione dell’infrastruttura; per cui il servizio cadenzato ha la caratteristica di continuità in tutta la giornata.

Il maggior costo, stimato in 8,7M€, è sostenuto da Trenitalia.

TRASFERIMENTO DELLA GESTIONE DEGLI AUTOBUS SOSTITUTIVI ESERCITI DA TRENITALIA ALLE AMMINISTRAZIONI PROVINCIALI.

A far data dall’attivazione dell’orario ferroviario 2011/2012, la Regione Piemonte e l’Agenzia hanno esercitato l’opzione contrattuale in materia di trasferimento alle Amministrazioni Provinciali territorialmente competenti della gestione dei servizi sostitutivi in orario di Trenitalia, configurandoli ora come servizi minimi provinciali, da coordinare nell’ambito dei Contratti di servizio in essere.

Pertanto a far data dal 11/12/2011 l'Agenzia ha trasferito alla Provincia di Cuneo una produzione complessiva di 266.392 bus x km, afferenti alle relazioni ferroviarie Torino – Bra e Carmagnola – Bra – Ceva, e alla Provincia di Torino una produzione complessiva di 328.089 bus x km, afferenti alle relazioni ferroviarie Chieri - Torino, Modane – Susa – Torino, Torino – Pinerolo – Torre Pellice, Torino – Chivasso – Ivrea.

Inoltre, di concerto con la Regione, l'Agenzia ha autorizzato la Provincia di Torino ad effettuare un pacchetto di servizi integrativi (pari a circa 481.000 bus x km), nelle direttrici Val di Susa, Val Pellice e Canavese che, intercettando il servizio ferroviario metropolitano e garantendo le corrispondenze, rafforzandone il ruolo prevalente della rete ferroviaria rispetto ai servizi su gomma.

Successivamente, a seguito delle modifiche sperimentali di servizio attivate al termine del calendario scolastico, dal 17 giugno 2012 l'Agenzia ha autorizzato la Provincia di Torino ad un programma di esercizio supplementare in sostituzione del servizio ferroviario sospeso, pari a 99.946 bus x km.

Pertanto, in materia di compensazioni per gli esercenti, il quadro economico di pre-consuntivo 2012 (al netto dell'iva e comprensivo delle spese per l'esercizio delle funzioni delegate all'Agenzia) viene completato nella tabella seguente:

			<i>ESERCIZIO 2011 CONSUNTIVO</i>	<i>ESERCIZIO 2012 PREVENTIVO</i>	<i>ESERCIZIO 2012 PRE-CONSUNTIVO</i>
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	<i>tr X km</i>	2.933.265	3.506.887	3.536.554
		<i>bus x km</i>	596.938	0,00	0,00
		<i>euro</i>	37.312.207	45.092.344	38.455.148
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	<i>tr X km</i>	1.068.879	1.068.879	1.023.884
		<i>bus x km</i>	431.314	418.401	417.464
		<i>euro</i>	20.156.923	20.156.923	19.891.831
TRASFERIMENTI ALLE PROVINCE	SERVIZI MINIMI EXTRAURBANI	<i>bus x km</i>	0,00	1.173.791	1.178.908
		<i>euro</i>		2.831.815	2.835.326
TOTALE		<i>tr X km</i>	4.002.144	4.575.766	4.560.438
		<i>bus x km</i>	1.028.252	1.592.192	1.596.372
		<i>euro</i>	57.469.130	68.081.082	61.182.304

2.3.4 Servizio ferroviario metropolitano

2.3.4.1 Attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)

IL SISTEMA

Da domenica 9 dicembre 2012, con la piena operatività del passante di Torino, è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni.

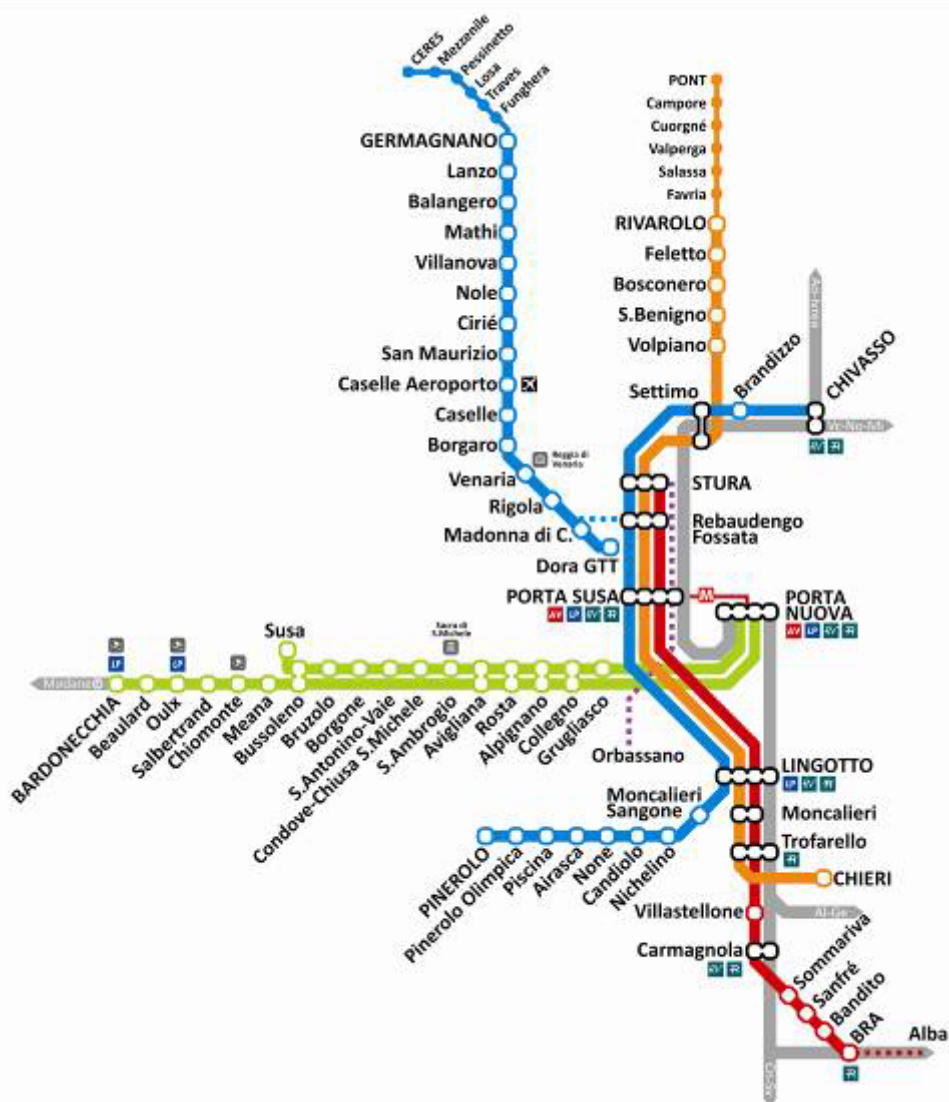


Figura 18 – schema del Servizio Ferroviario Metropolitano

Il SFM si caratterizza per il servizio cadenzato. L'orario cadenzato è connotato da due elementi fondamentali: la standardizzazione dei servizi e la loro ripetizione ad intervalli regolari. L'orario del SFM, rispetto al precedente orario ferroviario è più semplice, infatti, i treni di una linea:

- hanno la stessa origine e destinazione
- hanno lo stesso itinerario
- hanno le stesse fermate
- hanno le partenze e arrivi a minuti fissi
- hanno gli stessi tempi di percorrenza.
- hanno uguale frequenza in entrambe le direzioni, in modo da servire anche gli spostamenti in “controflusso”, in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.
- non hanno interruzioni, infatti grazie alla riorganizzazione delle procedure di manutenzione delle linee, il servizio è continuo nell’arco della giornata. I treni

circolano anche nelle ore del mattino, periodo in cui il servizio era normalmente sospeso.

- sono coordinati nelle stazioni porta del nodo con i servizi regionali. Con l'apertura del passante e la realizzazione del SFM è stato anche riprogrammato il servizio di buona parte della rete regionale, con l'obiettivo di cadenzare le linee, sistematizzare le coincidenze e velocizzare i collegamenti interpolo.

L'organizzazione del SFM favorisce 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 tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. 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. Con l'entrata in funzione del Passante e del nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) si crea una nuova possibilità di attraversamento veloce della città di Torino. Dalle 5 e mezza alle 22 è possibile spostarsi tra 4 stazioni ferroviarie torinesi da nord a sud con collegamenti ogni 10 minuti in ora di punta e ogni 20 minuti in ora di morbida.

Le stazioni interessate sono (da nord a sud)

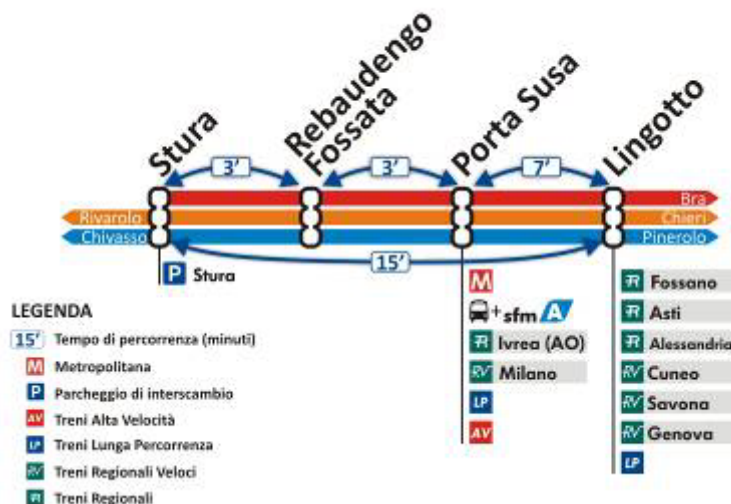


Figura 19 – schema dei collegamenti SFM in Torino

- Stazione Stura con il parcheggio di interscambio da oltre 600 posti e l'accesso diretto alla linea tram 4.
- La nuova stazione sotterranea di Rebaudengo-Fossata in via Fossata.
- La nuova stazione sotterranea di Porta Susa con accessi verso corso Bolzano, corso Inghilterra e piazza XVIII Dicembre e direttamente collegata alla linea 1 di metropolitana. A Porta Susa è possibile prendere i treni regionali diretti verso Milano, Ivrea/Aosta e i treni a Lunga Percorrenza e Alta Velocità.
- La stazione Lingotto dove è possibile prendere i treni regionali diretti verso Asti, Alessandria, Cuneo e la Liguria e i treni a Lunga Percorrenza.

Spostarsi tra le quattro stazioni è molto veloce. Da Lingotto e Stura si raggiunge Porta Susa in circa 7 minuti, da Rebaudengo in 3 minuti.

LE LINEE

L'SFM è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.

Il servizio su 3 di queste linee (sfm1, 2 e 4) è stato profondamente modificato con l'introduzione del SFM. Le altre due linee avevano già un servizio cadenzato coerente con il SFM (il servizio sulla linea sfm3 era stato radicalmente rivisto in occasione del precedente cambio orario di dicembre 2011).



Figura 20 – schema linea sfm1

Per la linea **sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri** è stato realizzato un servizio orario con partenze da Rivarolo al minuto 24 dalle 5.24 alle 19.24 e da Chieri al minuto 19 dalle 7.19 alle 20.19. Sono inseriti 17 rinforzi che portano il cadenzamento alla mezz'ora nelle ore di punta del mattino e della sera. Il servizio festivo è biorario con partenze da Chieri dalle 8.19 alle 20.19 e da Rivarolo: dalle 6.24 alle 18.24. Rispetto all'orario 2011/12 è stato migliorato il servizio semplificando le relazioni, assegnando tutte le fermate (alcuni treni non fermavano a Stura e Moncalieri), eliminando le lunghe soste effettuate da alcuni treni (ad esempio, erano previsti treni con soste da 6 a 18 minuti a Lingotto), eliminando verso Chieri l'interruzione del mattino.



Figura 21 – schema linea sfm2

Per la linea **sfm2 Pinerolo-Chivasso** è stato realizzato un servizio orario con partenze da Pinerolo al minuto 18 dalle 5 alle 21 e da Chivasso al minuto 31 dalle 5 alle 21. Sono inseriti 12 rinforzi che portano il cadenzamento alla mezz'ora nelle ore di punta del mattino, del pomeriggio e della sera. Il servizio festivo è biorario con partenze da Pinerolo dalle 7.18 alle 21.18 e da Chivasso dalle 7.31 alle 21.31. Rispetto all'orario 2011/12 è stato migliorato il servizio cadenzando, semplificando le relazioni, assegnando tutte le fermate, eliminando l'interruzione del mattino.



Figura 22 – schema linea sfm3

Il servizio della linea **sfm3 Torino-Susa/Bardonecchia** era stato cadenzato e potenziato a dicembre 2011 con l'introduzione di due servizi a cadenzamento orario Torino-Susa e Torino-Bardonecchia, che, insieme, garantiscono un servizio alla mezz'ora in area metropolitana. Con l'orario 2012 si è confermato l'impianto del servizio con alcune minime variazioni nel sistema per renderlo compatibile con i nuovi assetti del nodo.



Figura 23 – schema linea sfm4

Per la linea **sfm4 Torino-Bra** è stato realizzato un servizio orario con partenze da Bra dalle 6.35 alle 20.35 e da Torino Stura dalle 5.23 alle 20.23. Sono stati inseriti due rinforzi tra Bra e Torino Porta Nuova in ora di punta, al mattino verso Torino e alla sera verso Bra. Il servizio festivo è biorario con partenze da Bra dalle 6.35 alle 20.35 e da Stura dalle 6.23 alle 20.23. A Bra i treni sono in coincidenza con la linea Alba-Cavallermaggiore. Rispetto all'orario 2011/12 è stato migliorato il servizio semplificando le relazioni, collegando direttamente Bra e Torino (parte del servizio era effettuato con interscambio a Carmagnola), garantendo le coincidenze da/per Alba su tutta la giornata, assegnando tutte le fermate (molti treni saltavano alcune fermate intermedie) ed eliminando l'interruzione del mattino.



Figura 24 – schema linea sfmA

Il servizio della linea **sfmA Torino-Aeroporto-Ceres**, già completamente cadenzato alla mezz'ora è stato confermato.

I TRENI REGIONALI ASSOCIATI

L'introduzione del SFM con la riorganizzazione di buona parte dei servizi che interessano il nodo di Torino, ha imposto la revisione anche dei servizi ferroviari regionali afferenti il nodo. La presenza dei Treni SFM come servizio di distribuzione ha permesso di velocizzare l'ingresso del nodo di Torino dei treni regionali che percorrono la stessa direttrice delle linee SFM (regionali associati). I servizi regionali associati, che mantengono lo schema di servizio radiale centrato su Torino Porta Nuova, non effettuano, a differenza delle linee SFM, tutte le fermate tra la stazione porta del nodo (come Avigliana, Chivasso, Carmagnola) e la stazione capolinea (Porta Nuova). Si sono diminuiti di conseguenza i tempi di percorrenza dei viaggiatori che raggiungono la città dalle località più lontane.

È stata così creata una maglia di servizi regionali, anch'essa cadenzata e omotachica, che interessa la direttrice sud (linee Torino-Cuneo-XXmiglia e Torino-Savona) e la direttrice est (linee Torino-Novara-Milano e Chivasso-Ivrea-Aosta).

Particolare attenzione nella progettazione dei nuovi servizi è stata effettuata nell'organizzare efficaci interscambio tra i diversi servizi in alcune stazioni nodo, in modo da garantire, il coordinamento degli orari tra alcuni servizi lungo tutta la giornata e non solo per alcuni treni spot. Questo avviene, ad esempio, nelle stazioni di Chivasso, Cavallermaggiore, Bra, Fossano, Cuneo.



Figura 25 – esempio di nodo di interscambio - Fossano



Figura 26 – schema servizi regionali diretrici sud

Per quanto riguarda la diretrice sud il servizio si articola intorno ad un sistema di treni veloci Torino-Cuneo e Torino-Savona, che offrono un servizio orario nella tratta comune da Fossano a Torino.

- **RV Torino-Savona** servizio biorario (un treno ogni due ore), con partenze: da Torino alle ore pari al minuto 25, dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni; da Savona partenze alle ore dispari al minuto 30 (arrivo a Torino al minuto 35) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni
In più 6 treni sono prolungati su Ventimiglia (3 andate e 3 ritorni) e sono inseriti 5 treni di rinforzo per fasce pendolari:
- **RV Torino-Cuneo** servizio biorario (un treno ogni due ore). Da Torino partenze alle ore dispari al minuto 25 (arrivo a Torino al minuto 36) dalle ore 5 alle ore 23 senza interruzioni; da Cuneo partenze alle ore dispari al minuto 24 (arrivo a Torino al minuto 35) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni. A Cuneo il servizio è in coincidenza con i treni da/per Ventimiglia
in più: 4 treni di rinforzo per fasce pendolari

Nella tratta Torino-Fossano, oltre ai servizi veloci è presente un servizio Torino-Fossano a cadenzamento orario con tutte le fermate

- **R Torino-Fossano** servizio orario. Da Torino partenze al minuto 00 (arrivo a Fossano al minuto 57) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni; da Fossano partenze al minuto 03 (arrivo a Torino al minuto 00) dalle ore 5 alle ore 21 senza interruzioni in più: nei festivi i treni sono diretti nel passante (con fermate a Porta Susa, Rebaudengo, Stura) e integrano l'SFM; nella tratta metropolitana (da Carmagnola a Torino) il servizio si combina con la linea sfm4 offrendo un cadenzamento a 30 minuti

Su questa ossatura si articolano i servizi di distribuzione in coincidenza.

- **R Fossano-San Giuseppe di Cairo:** servizio biorario (un treno ogni due ore) in coincidenza a Fossano con i treni diretti Torino-Cuneo. Da Fossano partenze alle ore pari al minuto 22 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni (il treno delle 20.46 non cadenzato, proviene da Torino); da San Giuseppe partenze alle ore pari al minuto 31 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni
in più: 4 treni sono prolungati su Savona (2 andate e 2 ritorni, su richiesta Regione Liguria); Primo e ultimo treno Ceva-Fossano: mattino: Ceva (5.20) – Fossano (5.58); sera: Fossano (22.03) – Ceva (22.39)
- **R Fossano-Cuneo-Limone:** servizio biorario (un treno ogni due ore) in coincidenza a Fossano con i treni diretti Torino-Savona. Nella tratta Cuneo-Limone il servizio si combina con la linea Cuneo-Ventimiglia offrendo un cadenzamento orario. Da Fossano partenze alle ore dispari al minuto 25 dalle ore 5* alle ore 21 senza interruzioni (il treno delle 5.25 è limitato a Cuneo), da Limone partenze alle ore dispari al minuto 35 dalle ore 7* alle ore 21 senza interruzioni (il primo treno ha origine da Cuneo alle 6.12).
- **R Cuneo-Limone-Ventimiglia:** servizio biorario (un treno ogni due ore) in coincidenza a Cuneo con i treni diretti Torino-Cuneo. Nella tratta Cuneo-Limone il servizio si combina con la linea Fossano-Limone offrendo un cadenzamento orario. Da Cuneo partenze alle ore pari al minuto 43 dalle ore 6* alle ore 20 senza interruzioni (il treno delle 6 è limitato a Limone. Primo servizio non cadenzato alle 5.35). Da Ventimiglia partenze alle ore dispari al minuto 30 dalle ore 5 alle ore 19 senza interruzioni.
in più: 6 treni sono prolungati su Taggia (3 andate e 3 ritorni, su richiesta Regione Liguria).
- **R Alba-Bra-Cavallermaggiore:** servizio orario. a Bra tutti i treni sono in coincidenza con il servizio sfm4 per/da Torino e a Cavallermaggiore i treni sono in coincidenza con i Regionali Veloci per Cuneo e Savona. Da Alba partenze al minuto 08 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni. Da Cavallermaggiore partenze al minuto 14 dalle ore 6 alle ore 20 senza interruzioni.
in più: 4 treni di rinforzo per fasce pendolari:
 - Alba (6.30) – Bra (6.52) in coincidenza con treno di rinforzo Bra-Torino
 - Bra (7.10) – Alba (7.34)
 - Alba (13.30) – Bra (13.52)
 - Bra (19.10) – Alba (19.34) in coincidenza con treno di rinforzo Torino-Bra

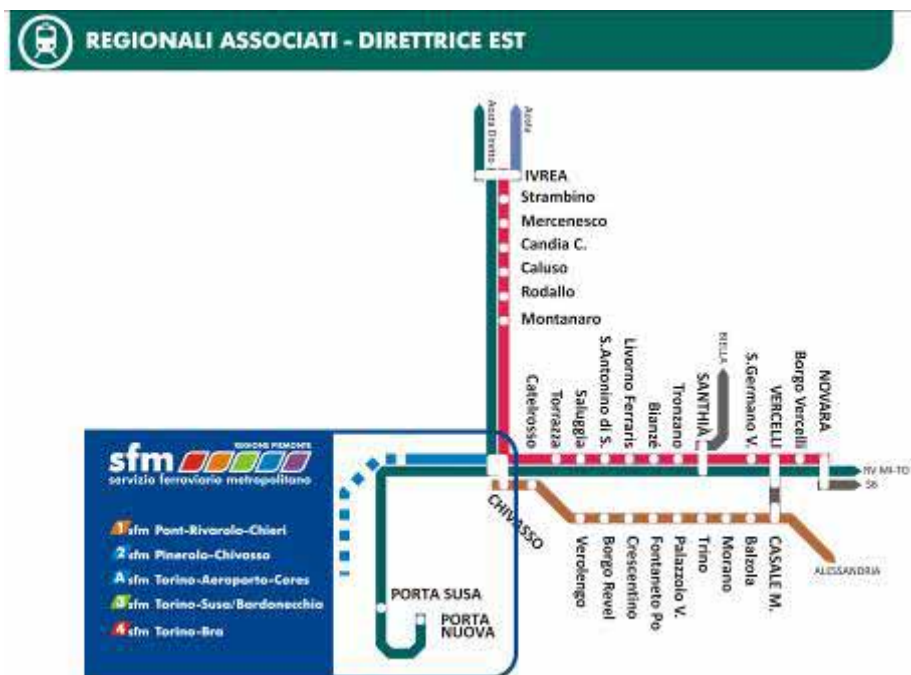


Figura 27 – schema servizi regionali direttrice est

Per quanto riguarda la direttrice est il servizio mantenendo invariati i servizi veloci Torino-Milano e Torino-Aosta, ha visto la riorganizzazione dei servizi di distribuzione che interessano il nodo di Chivasso.

In particolare sono stati organizzati i servizi Novara-Chivasso-Ivrea. In attesa di un futuro cadenzamento è stato parzialmente rivisto il servizio sulla linea Casale-Chivasso al fine di garantire le coincidenze nel nodo di Chivasso con la linea sfm2 o i RV Torino-Milano.

- **R Ivrea-Chivasso-Novara:** Sono stati riorganizzati e legati tra di loro i treni esistenti Chivasso-Ivrea e Chivasso-Novara. Nella tratta Ivrea-Chivasso si ha un cadenzamento orario con partenza da Ivrea al minuto 45 e partenza da Chivasso al minuto 20. I treni sono in coincidenza a Ivrea con i treni Aosta-Ivrea e a Chivasso con i RV Torino-Milano. Nella tratta Chivasso-Novara si ha un treno all'ora con partenza da Chivasso intorno al minuto 20 e partenza da Novara intorno al minuto 03. I treni sono in coincidenza a Chivasso con la sfm2 e a Novara con i RV Torino-Milano.

IL PROCESSO DI PROGETTAZIONE

Poiché la completa riformulazione dell'orario è stata molto più impegnativa delle normali modifiche, l'Agenzia ha dato avvio alle procedure, con largo anticipo rispetto alle tempistiche ordinarie. La progettazione del servizio inizialmente ha tenuto in conto le esigenze dell'utenza pendolare e degli studenti, infatti è stato analizzato il servizio in essere per verificare l'attuale offerta commerciale. Per ogni linea si sono approntate delle specifiche schede per quantificare il numero delle missioni interessate alla stessa linea indicando il numero dei treni, l'origine e la destinazione, la quantità delle missioni identiche ed il numero delle fermate. Per ogni stazione sono stati individuati i poli di attrazione dei comuni situati sulle linee ferroviarie. Dall'analisi è emersa la quantità e la tipologia di servizio necessaria. Lo studio fin dall'inizio del processo è stato sottoposto alle imprese ferroviarie Trenitalia e GTT e al gestore dell'infrastruttura RFI che ne hanno condiviso ed accettato l'impostazione concordandone la fattibilità.

Treno	Quantità	P	D	PS	PN	Ling	MC	Trofar	Villa	CM	S.Bosc	Sanfre	Bandito	Bra	Tempo
4507	1	CM	Bra							x	x	x	-	x	25
4509	1	PN	Bra		x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	
4531	1	PN	Bra		x	x	-	-	x	x	x	x	x	x	
	2														50
4511	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4513	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4519	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4535	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4508	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4514	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4516	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4520	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
4534	1	CM	Bra							x	x	x	x	x	
	9														21
10349	1	PN	Bra		x	x	-	-	x	x	x	-	-	x	43
4517	1	PN	Bra		x	x	-	-	-	x	x	x	x	x	
4506	1				x	x	-	-	-	x	x	x	x	x	
	2														48,5
4521	1	Ling	Bra			x		x	x	x	x	x	x	x	
4522	1	Ling	Bra			x		x	x	x	x	x	x	x	
	2														42,5
4525	1	PN	Bra		x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	46
4529	1	PN	Bra		x	x	x	-	-	x	x	x	x	x	
	2														46
10261	1	PN	Alba		x	x	-	-	-	x	x	-	-	x	
10260	1	PN	Alba		x	x	-	-	-	x	x	-	-	x	
	2														65,5
4388	1	Bra	Lingotto			x	x	x	x	x	x	x	x	x	55
10342	1	Bra	Stura	x		x	x	-	-	x	x	x	x	x	52
4178	1	Bra	CH	x		x	x	x	-	x	x	x	x	x	
4090	1	Bra	CH	x		x	x	x	-	x	x	x	x	x	
	2														54
4524	1	Bra	PN		x	x	x	-	-	x	x	-	x	x	44
Totale	26		12		3	10	15	7	5	6	26	26	22	26	

Figura 28 – analisi del servizio esistente

Con le imprese di trasporto sono stati definiti gli orari base, le tracce di treni spot nelle ore di punta per rispondere ai picchi della domanda, la quantità idonea di materiale rispetto alle frequentazioni e la tipologia di materiale da assegnare alle varie missioni per avere omogeneità nelle tracce.

Inoltre è stato concordato che sulle linee di SFM e su quelle cadenzate occorresse avere continuità nei servizi su tutta la giornata senza interruzione e pertanto la fascia della manutenzione non doveva influire sui servizi richiesti.

Per l'elaborazione del progetto è stato utilizzato il software Viriato che supporta la pianificazione attraverso una banca dati dell'infrastruttura e dei servizi e produce orari grafici e tabellari. Anticipatamente ai termini previsti per la consegna delle richieste (il PIR prospetto informativo della rete fissa la tempistica per richiesta tracce per l'orario successivo a quello in vigore con anticipo di almeno otto mesi rispetto al giorno dell'attivazione dell'orario) sono state inoltrate le richieste a Trenitalia per il successivo inoltrare a RFI per il nuovo orario.

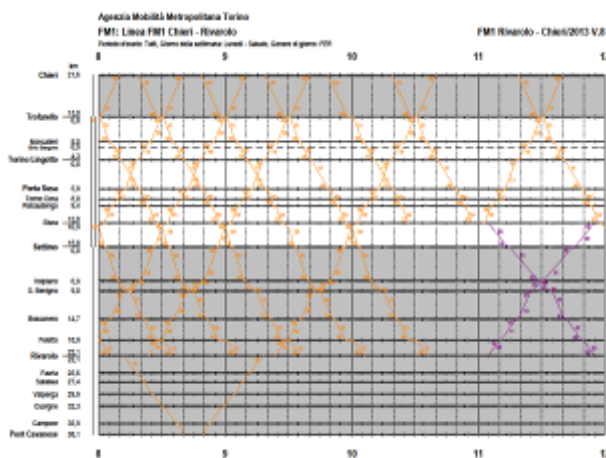


Figura 29 – orario grafico elaborato con Viriato (linea FM1)

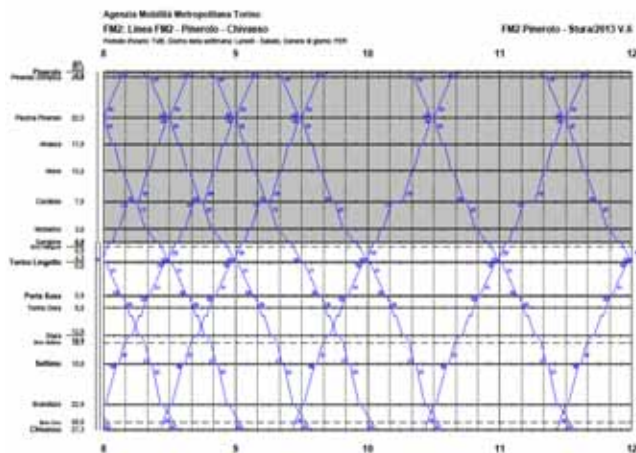


Figura 30 – orario grafico elaborato con Viriato (linea FM2)

Genero di treno	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2	FM2
Numero del treno	4576/77	4544/45	4578/79	4546/47	4580/81	4548/49	4582/83	4584/85	4586/87	4588/89	4590/91	4592/93	4594/95	4596/97	4598/99
Giorno di circolazione	FER6	FER6	FER6	FER6	G	FER6	FER6	G	FER6	G	FER6	FER6	G	FER6	FER6
Note															
Da															
Chivasso	5.31	5.56	6.31	6.56	7.31	7.56	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	12.56	13.31	14.31	
Brandizzo	5.36	6.01	6.36	7.01	7.36	8.01	8.36	9.36	10.36	11.36	12.36	13.01	13.36	14.36	
Settimo	5.41	6.06	6.41	7.06	7.41	8.06	8.41	9.41	10.41	11.41	12.41	13.06	13.41	14.41	
Settimo	5.42	6.07	6.42	7.07	7.42	8.07	8.42	9.42	10.42	11.42	12.42	13.07	13.42	14.42	
Stura	5.48	6.12	6.48	7.12	7.48	8.12	8.48	9.48	10.48	11.48	12.48	13.12	13.48	14.48	
Rebaudengo	5.52	6.17	6.52	7.17	7.52	8.17	8.52	9.52	10.52	11.52	12.52	13.17	13.52	14.52	
Porta Susa	5.55	6.20	6.55	7.20	7.55	8.20	8.55	9.55	10.55	11.55	12.55	13.20	13.55	14.55	
Porta Susa	5.56	6.21	6.56	7.21	7.56	8.21	8.56	9.56	10.56	11.56	12.56	13.21	13.56	14.56	
Porta Nuova (BUS)															
Torino Lingotto	6.03	6.28	7.03	7.28	8.03	8.28	9.03	10.03	11.03	12.03	13.03	13.28	14.03	15.03	
Torino Lingotto	6.04	6.29	7.04	7.29	8.04	8.29	9.04	10.04	11.04	12.04	13.04	13.29	14.04	15.04	
Sangone	6.09	6.34	7.09	7.34	8.09	8.34	9.09	10.09	11.09	12.09	13.09	13.34	14.09	15.09	
Nichelino	6.12	6.37	7.12	7.37	8.12	8.37	9.12	10.12	11.12	12.12	13.12	13.37	14.12	15.12	
Candilò	6.16	6.41	7.16	7.41	8.16	8.41	9.16	10.16	11.16	12.16	13.16	13.41	14.16	15.16	
Candilò	6.17	6.46	7.17	7.46	8.17	8.46	9.17	10.17	11.17	12.17	13.17	13.46	14.17	15.17	
None	6.22	6.51	7.22	7.51	8.22	8.51	9.22	10.22	11.22	12.22	13.22	13.51	14.22	15.22	
Arasca	6.26	6.55	7.26	7.55	8.26	8.55	9.26	10.26	11.26	12.26	13.26	13.55	14.26	15.26	
Piacina Pinerolo	6.30	6.59	7.30	7.59	8.30	8.59	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	13.59	14.30	15.30	
Piacina Pinerolo	6.31	7.00	7.31	8.00	8.31	9.00	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.00	14.31	15.31	
Pinerolo Olimpica	6.39	7.09	7.39	8.09	8.39	9.09	9.39	10.39	11.39	12.39	13.39	14.09	14.39	15.39	
Pinerolo	6.42	7.12	7.42	8.12	8.42	9.12	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.12	14.42	15.42	

Figura 31 – orario tabellare elaborato con Viriato (linea FM2)

Il processo di così ampia portata ha comportato una progressiva e continuativa riconsiderazione delle bozze di studio che RFI gradualmente redigeva, in quanto le linee non sono dedicate ma utilizzate promiscuamente dai treni regionali, metropolitani, lungo percorso, AV e merci e per la complessità del sistema nei nodi di interscambio, nel Nodo di Torino e per i vincoli infrastrutturali esistenti che determinano forzature da valutare attentamente per la ricerca di un valido compromesso in mancanza di soluzione ottimale. Questo lavoro ha comportato numerosi spostamenti presso la sede degli oraristi a Milano.

Parallelamente all’evoluzione dell’esercizio veniva monitorata l’infrastruttura in modo da vigilare quelle la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al buon funzionamento ed alla stabilità del SFM. A tal proposito sono stati condotti sopralluoghi presso le stazioni di Stura, Rebaudengo, Chieri (inserire foto con doppio binario). Su quest’ultima stazione per attuare il servizio come progettato nel corso del 2012 sono stati effettuati importati interventi infrastrutturali (attivazione secondo binario, nuovo marciapiede, linea area).



Figura 32 –Chieri con attivazione secondo binario



Figura 33 – nuova stazione Rebaudengo-Fossata

Nell'estate, per la ripercussione sui servizi di competenza di altre regioni si sono tenuti specifici incontri tecnici con la Regione Lombardia per la compatibilizzazione dei servizi regionali delle linee Torino – Novara, Novara – Alessandria e Alessandria – Voghera. Con la Regione Liguria sono emerse alcune criticità e richieste che sono state recepite, valutate in termini economici ed approfondite per la loro fattibilità tecnica. Anche con la Regione Pava vi sono stati confronti sia per la compatibilizzazione dei regionali della linea Breil – Nizza e per l'accoglimento di alcune richieste di ripristino fermate previste soppresse dal cadenzamento e velocizzazione della linea. Per la risoluzione dei problemi sono state ricercate soluzioni alternative con corse bus, talvolta con l'impiego o la parziale modifica di bus di TPL già esistenti o con l'istituzione di nuove corse. Quando, anche l'alternativa con i bus non è stata percorribile, sia per il numero eccessivo di utenza o per la morfologia del territorio, sono stati scadenzati alcuni treni ed assegnate delle fermate aggiuntive.

Una prima bozza di orario consolidata è stata consegnata da RFI a Trenitalia ed inoltrata all'Agenzia intorno ai primi giorni di settembre.

La bozza è stata ampiamente analizzata per la verifica di attendibilità del progetto e sono state concordate nuove possibilità migliorative all'intero sistema.

Contemporaneamente alla governance sulla parte tecnica veniva tenuto sotto controllo l'aspetto economico per il contenimento dei treni*chilometro e del catalogo nei limiti delle risorse disponibili.

L'Agenzia con le bozze del nuovo orario ha approntato apposite schede per ogni stazione di confronto fra l'orario in vigore e la nuova proposta di orario cadenzato per verificare le migliorie o le mancanze rispetto all'aspettativa dell'utenza.

DA LIMONE VERSO CUNEO e TORINO															ORARIO CADENZATO									
ORARIO ATTUALE																								
PART	LIMO	ARR	ARR	NOTE	TEMPO	TEMPO	D	S	S	DISC	SALI	DISC	SALI	DISC	SALI	PART	ARR	ARR	ARR	CAMB	TEMPO	TEMPO	NOTE	
TRENO	NE	CN	TO		LIM-CN	LIM-TD	LIM	N	N	R	R	CA	CA	CA	CA	NE	CN	TO	FR		LIM-CN	LIM-TD		
10298	6.42	7.20	8.35		0.38	1.53	10	1	15	3	34	0	0	0	0	6.37	7.17	8.35	CN		0.40	1.58	veloce sostituisce il treno delle scuole di Cuneo.	
22962	7.03	7.45	9.35	XXmiglia	0.42	2.32	3	25	2	32	2	18	1	0	3	12	7.35	8.13	9.35	FS	0.36	2.00	+	
4482	8.25	9.00	10.35		0.35	2.10	23	2	8	3	7	1	1	3	3	8.37	9.17	10.35	CN		0.40	1.58	+ arrivo su CN+veloce su	
22968	9.38	10.11	11.35	XXmiglia	0.39	2.14	14	0	3	4	3	0	1	4	3	9.35	10.13	11.35	FS		0.36	2.00	+ arrivo a TD	
22970	10.48	11.26	12.35	XXmiglia	0.38	2.10	10	2	4	2	3	2	1	3	4	10.37	11.17	12.35	CN		0.40	1.58	+ arrivo a TD	
4484	11.20	11.55	13.20		0.35	2.05	10	2	4	2	4	1	1	2	2	11.35	12.13	13.35	FS		0.36	2.00	+	
22976	13.25	13.57	15.25	Taggia	0.32	2.00	7	22	6	5	4	3	3	1	4	12.37	13.17	14.35	CN		0.40	1.58	nuovo	
22978	15.15	15.50	17.25	XXmiglia	0.35	2.10	8	19	7	3	5	4	3	2	3	15.35	16.13	17.35	CN		0.36	2.00	+	
4428	16.00	16.40	18.35		0.40	2.30	10	4	4	4	6	1	1	3	3	16.37	17.17	18.35	FS		0.40	1.58	+ veloce	
22982	17.24	17.54	19.25	Taggia diretto	0.30	2.01	7	8	6	3	-	-	-	7	4	17.35	18.13	19.35	CN		0.36	2.00	+ veloce	
4486	17.48	18.27	19.35		0.39	2.12	12	2	2	2	3	1	1	4	2	17.37	18.17	19.35	FS		0.40	1.58	con cambio+VELOCE	
22984	18.17	18.46	20.30	Imperia diretto	0.34	2.18	9	7	3	2	1	1	5	4	18.37	19.17	20.35	FS		0.40	1.58	+		
22986	19.18	19.57	21.25	XXmiglia	0.39	2.07	12	0	4	2	2	1	1	0	6	3	19.35	20.13	21.35	CN		0.36	2.00	+ veloce su TD
22990	21.17	22.00	23.35	XXmiglia	0.33	2.08	5	3	2	2	2	1	0	0	2	3	21.35	22.13	23.35	FS		0.36	2.00	+
																22.37	23.17	24.35	FS		0.40	1.58	nuovo	

Figura 34 –schede di analisi dell'offerta futura

Per il favorevole accoglimento della proposta, nell'autunno sono stati calendarizzati capillari incontri con i sindaci per illustrare il nuovo sistema regionale dei trasporti ferroviari. Tali incontri si sono svolti sia nell'area metropolitana (ad esempio tra ottobre e novembre sono stati effettuati incontri Chieri, Volpiano, Settimo, Pinerolo ecc.) a che in altre zone interessate dal cambio orario (Cuneo, Chivasso ecc.).

Presentazione ai Comuni del SFM
ottobre/novembre 2012



Poiché numerosi studenti e docenti utilizzano il treno per gli spostamenti casa – scuola sono stati realizzati in provincia di Torino e di Cuneo incontri con I Provveditori per illustrare il nuovo servizio. Per la provincia di Cuneo è stata inoltre realizzata una apposita riunione alla quale sono stati invitati tutti i presidi degli istituti scolastici superiori.

Nel mese di novembre il nuovo sistema è stato presentato ai pendolari convocando la riunione dei quadranti ferroviari di Torino, Alessandria, Cuneo e Novara.

La comunicazione del SFM

Con l'attivazione del SFM si è voluto effettuare una specifica comunicazione che rimarcasse la novità del servizio e permettesse di unificare in un'unica immagine

L'Agenzia insieme alla Regione e con la collaborazione delle aziende coinvolte, ha studiato e realizzato una serie di interventi volti a lanciare e rendere maggiormente riconoscibile il nuovo servizio. Tali interventi hanno riguardato la creazione di un logo del servizio e di

apposite comunicazioni poste sui treni e nelle stazioni. Una serie di iniziative di promozione sono state impostate e programmate per il 2013.

Presentazione del SFM

Il SFM è stato presentato con una iniziativa pubblica alla Mole Antonelliana di Torino il 4 dicembre 2012, con la partecipazione dal Presidente della Regione, dall'Assessore regionale ai Trasporti, del Presidente dell'Agenzia, dal Sindaco di Torino e degli amministratori delegati di Ferrovie dello Stato e Gtt.



Figura 35 – presentazione del SFM alla Mole Antonelliana

Presentazione Mole

Dicembre 2012



Logo e immagine coordinata

L'Agenzia ha collaborato con Trenitalia nell'elaborazione di un logo specifico per il SFM. Sono stati elaborati dalle due parti una serie di bozzetti che hanno dato origine alla scelta definitiva.



Figura 36 – alcuni dei loghi elaborati (in basso il logo SFM definitivo)

Insieme al logo sono state studiati dei simboli identificativi per ogni linea (caratterizzati da delle losanghe colorate su cui è inserito il numero della linea)

- sfm**  **Pont-Rivarolo-Chieri**
- sfm**  **Pinerolo-Chivasso**
- sfm**  **Torino-Aeroporto-Ceres**
- sfm**  **Torino-Susa/Bardonecchia**
- sfm**  **Torino-Bra**

Figura 37 – loghi delle linee SFM

Comunicazione SFM sul sito Agenzia.

Al momento dell'attivazione del SFM sul sito dell'Agenzia è stato realizzata una sezione informativa sul nuovo servizio. In questa sezione sono disponibili informazioni generali, mappe, schemi delle linee e FAQ. È stata anche realizzata una pagina informativa specifica per chi utilizza l'SFM per spostamenti all'interno di Torino. Prima dell'entrata in vigore del servizio l'agenzia ha approntato gli orari tabellari di ogni linea del SFM e delle linee regionali associate. Tali orari sono stati pubblicati sul sito dell'Agenzia, di GTT, del Comune di Torino e della Regione Piemonte.

Orari del SFM
Dicembre 2012



Nel corso del 2013 è in programma al realizzazione di un sito internet specifico per il SFM.

Comunicazione SFM sui treni

Con l'SFM i treni sono dedicati ad una specifica linea. Per questo è stato possibile rendere facilmente identificabili i treni di ogni linea in modo da migliorare la comunicazione e rendere più riconoscibile il servizio.

Ogni treno è contrassegnato dal logo SFM sulle fiancate e dal logo colorato della linea presso le porte di ogni carrozza. All'interno sono presenti la mappa del SFM nei vestiboli e lo schema della linea. Le grafiche sono state realizzate dall'Agenzia in diversi formati per adattarsi alle differenti tipologie di treni e sono state stampate e applicate dalle aziende nel corso della prima settimana di servizio del SFM.

Comunicazione SFM nelle stazioni

Delle mappe del nuovo servizio sono state collocate in ogni stazione toccata dal SFM. Le mappe sono state realizzate e stampate dall'Agenzia e collocate nelle stazioni nel corso del mese di dicembre con la collaborazione di RFI.



Figura 38 – mappe del SFM nelle stazioni

2.3.4.2 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

e uno di 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.

Nella prima parte del 2012 l'Agenzia ha organizzato diversi colloqui e un incontro plenario tra i partner (a Oulx, il 23 maggio) per coordinare l'inizio delle attività di progetto. In quanto capofila ha inoltre curato i rapporti con l'autorità di gestione e le scadenze amministrative che riguardano il progetto stesso.

Ha inoltre iniziato le proprie attività di progetto, nel dettaglio:

- sono stati analizzati gli interventi immediatamente realizzabili, con particolare riferimento al cadenzamento dei servizi della linea Torino-Modane e al coordinamento dei servizi bus extraurbani



Presentazione interventi immediati

- si è avviata l'analisi della situazione attuale, attraverso al realizzazione di alcune mappe tematiche e la raccolta di dati dai vari partner. In questa prima fase sono state realizzate delle prime mappe relative alle linee di trasporto pubblico e ai principali macro-attrattori della mobilità.



Analisi situazione attuale



Figura 39 - Mappa dei principali attrattori (turismo invernale)

- si è avviata la redazione dei capitolato di gara per la realizzazione dello studio per la tariffazione integrata



Il 6 luglio 2012 si è svolto a Oulx il primo appuntamento pubblico del progetto, a cui sono stati invitati amministratori e stakeholder del territorio (imprese di trasporto, operatori culturali ecc.). durante l'incontro sono state presentate le finalità del progetto e i diversi partner hanno illustrato delle relazioni inerenti i temi del progetto.



Presentazione al Seminario di Avvio del progetto TRIA (Oulx 23 maggio 2012)

Nell'autunno 2012 l'Agenzia ha organizzato due incontri con i partner, il primo con tutti i partner per definire le azioni di avanzamento del progetto, il secondo con i soli partner francesi per impostare lo studio dei trasporti sulle tre aree.

Nel corso di tutto l'anno, l'Agenzia, in quanto capofila del progetto, ha elaborato i rendiconti del progetto e ha tenuto i rapporti con le autorità di gestione.

2.3.4.3 Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, da pianificare 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 e per l'avvio e lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Dalle analisi effettuate sui servizi esistenti nonché da varie ipotesi di lavoro, si è già riscontrato come possano essere utilmente ridisegnati molti dei servizi afferenti alle stazioni ferroviarie.

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.

In particolare con la realizzazione delle prime linee di FM ed in presenza di orari ferroviari cadenzati che si ripetono su tutta l'arco della giornata sarà possibile realizzare al meglio l'interscambio con i servizi di autobus che a loro volta potranno essere cadenzati e coordinati con un efficientamento delle coincidenze nei punti di interscambio.

Efficientamenti relativi ai contratti gestiti dall'Agenzia

Al fine di ridurre la spesa dei servizi di trasporto pubblico locale, come da disposizioni dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte, l'Agenzia ha predisposto uno studio di efficientamento e razionalizzazione dei servizi ferroviari secondo i seguenti criteri:

- eliminazione dei servizi con minore utenza
- presenza di servizi alternativi
- effettivi risparmi attuabili sul contratto di servizio

Sulla base dei suddetti criteri sono stati individuati i seguenti provvedimenti:

- sospensione del servizio sulle linee isolate e a scarso traffico
 - riduzione dei servizi il sabato e nei giorni festivi
 - sospensione dei servizi con scarso traffico e con valide alternative di viaggio

Contratto di Servizio 2011-2016

Annualità 2012-07-13 EFFICIENTAMENTI RELATIVI AI CONTRATTI GESTITI DALL'AGENZIA

30 maggio 2012



Contratto di Servizio 2011-2016	
Annualità 2012-2013	
INTERVENTI DI REVISIONE DEI SERVIZI RELATIVI AI CONTRATTI GESTITI DALL'AGENZIA	
30.5.2012	
INTRODUZIONE	1
FOCUS: INFORMAZIONI GENERALI	2
FOCUS: INFORMAZIONI GENERALI	3
ALLEGATO A: Interventi su contratto Tascabile	4
FOCUS: Linee Torino-Pinerolo - Copertura e Servizi Ferroviari Integrati	5
FOCUS: Linee Torino-Castellone - Interventi di efficientamento	6
FOCUS: LINEE TORINO-NOVARA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	7
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	8
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	9
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	10
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	11
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	12
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	13
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	14
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	15
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	16
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	17
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	18
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	19
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	20
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	21
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	22
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	23
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	24
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	25
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	26
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	27
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	28
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	29
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	30
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	31
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	32
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	33
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	34
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	35
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	36
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	37
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	38
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	39
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	40
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	41
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	42
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	43
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	44
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	45
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	46
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	47
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	48
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	49
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	50
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	51
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	52
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	53
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	54
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	55
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	56
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	57
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	58
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	59
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	60
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	61
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	62
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	63
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	64
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	65
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	66
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	67
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	68
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	69
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	70
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	71
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	72
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	73
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	74
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	75
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	76
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	77
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	78
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	79
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	80
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	81
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	82
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	83
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	84
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	85
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	86
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	87
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	88
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	89
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	90
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	91
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	92
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	93
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	94
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	95
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	96
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	97
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	98
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	99
FOCUS: LINEE TORINO-ALBA - RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI FERROVIARI INTEGRATI	100

2.3.5 Osservazione dei servizi

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

Prevede, in prosecuzione dell'attività per lo sviluppo dei sistemi di osservazione dell'Agenzia, le seguenti attività:

- proseguire col supporto tecnico al Sistema di monitoraggio OTX, comprese le relative attività di manutenzione, verificare gli indici di funzionamento del Sistema e le prestazioni del Servizio con riferimento all'intera flotta veicolare afferente alle Autolinee di TPL extraurbano in concessione all'Agenzia, aggiornare i collegamenti in funzione dell'operatore telefonico più conveniente;
- proseguire con l'automatizzazione del processo di acquisizione ed inserimento dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF (secondo disponibilità PIC-RIACE);
- estendere il servizio di monitoraggio automatico ai servizi ferroviari inseriti nel Contratto di Servizio con GTT;
- proseguire col valutare la fattibilità per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

2.3.5.1 Monitoraggio dei servizi ferroviari

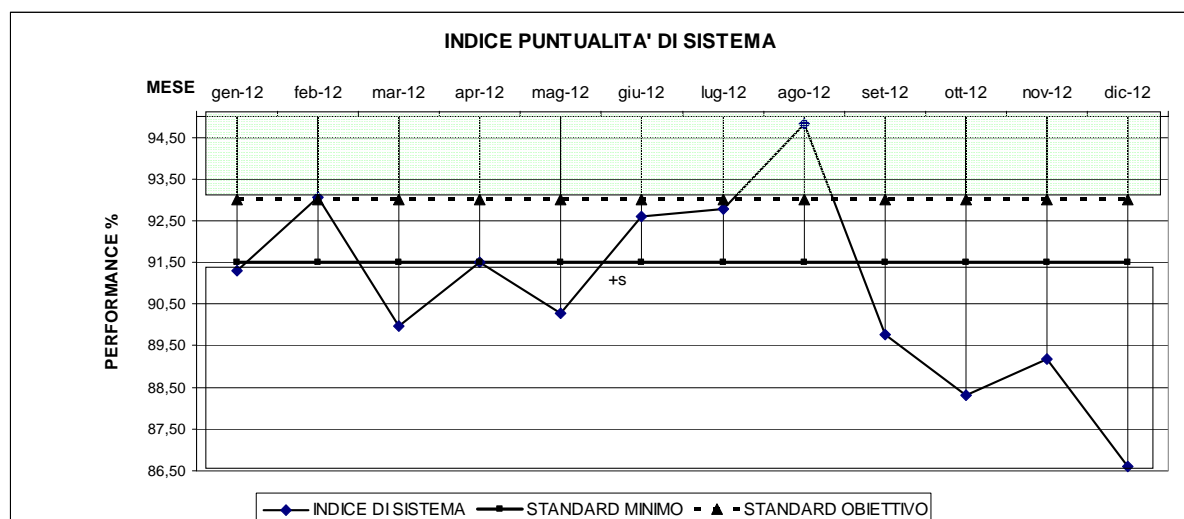
L'Agenzia ha alimentato sistematicamente la raccolta e l'elaborazione dei dati di osservazione del servizio ferroviario in materia di qualità del trasporto, realizzando report di puntualità ed affidabilità dei treni eserciti da Trenitalia, sulla base delle informazioni dell'Impresa, confrontate con le informazioni desunte direttamente dal sistema informativo PIC di RFI e dai dati di consuntivo degli ispettori regionali, incaricati di monitorare i servizi dell'intera rete.

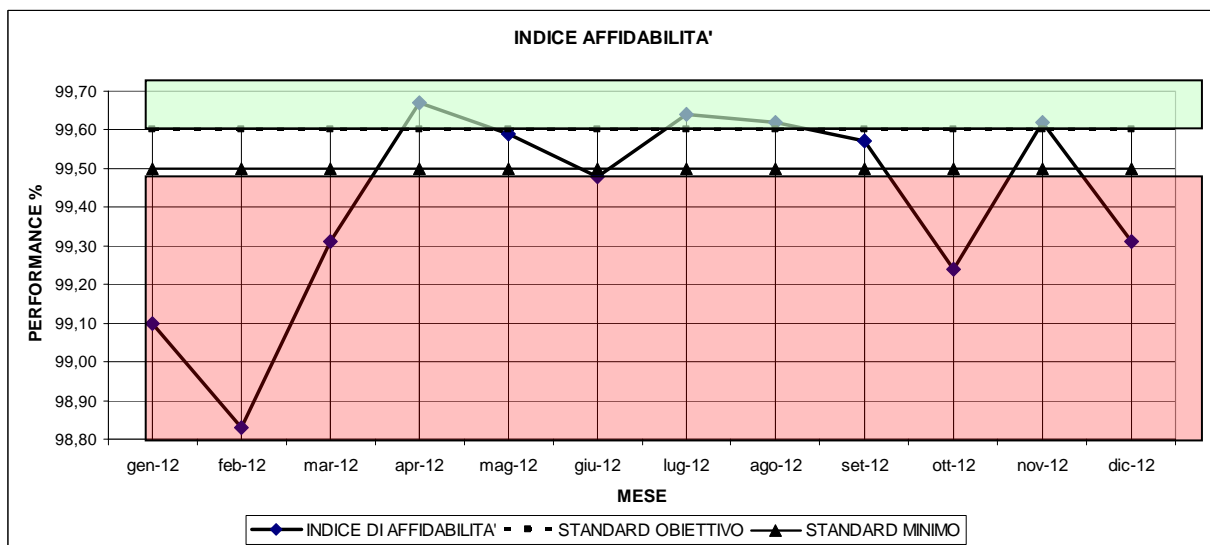
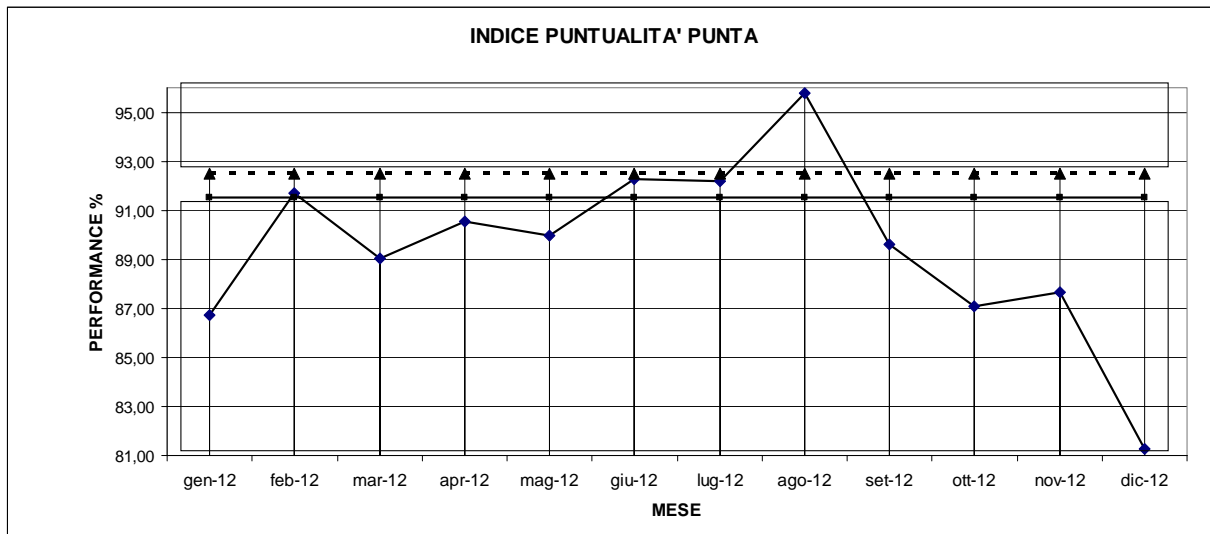
Per ogni linea sono stati elaborati i dati di puntualità (percentuale dei treni arrivati al capolinea in orario rispetto all'orario programmato) e di affidabilità (percentuale dei treni partiti ed arrivati a termine corsa rispetto al numero di treni programmato).

In questo modo è stato possibile verificare gli impegni di qualità del servizio di Trenitalia contrattualmente stabiliti rispetto:

- agli standard minimi di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato, sia dell'intero sistema di servizi sia di quelli dell'ora di punta;
- allo standard minimo di affidabilità.

Per l'annualità 2012 si sono registrati i seguenti andamenti:





L'area rossa rappresenta il livello di performance inferiore al minimo previsto. L'area verde rappresentano il livello di performance premiante.

In sintesi sono stati assegnati a Trenitalia i seguenti premi e sono state comminate le seguenti sanzioni.

ALLEGATO 6 AL CDS, ART. 1 e 2

mese	PUNTUALITA' DI SISTEMA		PUNTUALITA' DI PUNTA		AFFIDABILITA'	
	SANZIONI	PREMI	SANZIONI	PREMI	SANZIONI	PREMI
gennaio	€ 1.600,00	€ 0,00	€ 23.500,00	€ 0,00	€ 3.200,00	€ 0,00
febbraio	€ 0,00	€ 800,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.800,00	€ 0,00
marzo	€ 12.000,00	€ 0,00	€ 12.000,00	€ 0,00	€ 800,00	€ 0,00
aprile	€ 0,00	€ 0,00	€ 4.500,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
maggio	€ 9.600,00	€ 0,00	€ 7.500,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
giugno	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
luglio	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
agosto	€ 0,00	€ 15.200,00	€ 0,00	€ 16.500,00	€ 0,00	€ 0,00
settembre	€ 13.600,00	€ 0,00	€ 9.500,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
ottobre	€ 25.600,00	€ 0,00	€ 22.000,00	€ 0,00	€ 1.600,00	€ 0,00
novembre	€ 18.400,00	€ 0,00	€ 19.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
dicembre	€ 39.200,00	€ 0,00	€ 51.000,00	€ 0,00	€ 800,00	€ 0,00
	€ 120.000,00	€ 16.000,00	€ 149.000,00	€ 16.500,00	€ 11.200,00	€ 0,00

SUBTOTALE 1 SANZIONI	€ 280.200,00
SUBTOTALE 1 PREMI	€ 32.500,00

ALLEGATO 6 AL CDS, ART. 3

QUALITA' DEL SERVIZIO
QUALITA' A BORDO TRENO

SUBTOTALE 2 SANZIONI	€ 258.103,92
SUBTOTALE 2 PREMI	€ 38.000,00

TOTALE SANZIONI	€ 538.303,92
TOTALE PREMI	€ 70.500,00

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT è stato effettuato sulla base dei dati ricevuti dall'Impresa, verificati tramite il sistema informativo PIC di RFI, per quanto riguarda la linea *Canavesana*, dai consuntivi degli ispettori regionali e nel corso dei sopralluoghi diretti dell'Agenzia a seguito di segnalazioni provenienti da Enti, da utenti o da terzi interessati. I livelli minimi di qualità previsti dal Contratto di Servizio sono stati rispettati.

2.3.5.2 Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nell'anno 2012 si è proseguita la ricezione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità con GTT) e la loro elaborazione.

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. Parallelamente 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

Il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), avviato nel 2005 in accordo con la Provincia di Torino e completato nel 2010 con l'estensione dell'implementazione a tutti i Vettori che

operano nell'ambito del Contratto di Servizio del TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia, ha portato nel corso del secondo semestre 2012 allo svolgimento delle attività nel seguito specificate.

A. Verifica del Servizio

Sulla base dei dati quotidianamente messi a disposizione da OTX (mediante la funzione "Storico Esercizio" ed altre funzioni correlate), il personale dell'Agenzia ha provveduto a monitorare lo svolgimento dei Servizi interessati (corse di Linea), sia alla luce di specifiche segnalazioni ricevute (verifica dell'effettivo svolgimento e delle relative prestazioni qualitative), sia al fine di valutare l'opportunità e le modalità di autorizzazione delle modifiche dei Programmi di Esercizio vigenti.

B. Implementazione ed utilizzo del "Cruscotto OTX"

Ai fini di consuntivare e poter analizzare i risultati dei monitoraggi del Servizio di TPL effettuati da OTX, l'Agenzia ha implementato uno specifico sistema di controllo denominato "Cruscotto OTX", che restituisce risultati periodici (con frequenza settimanale e mensile) relativi ai seguenti indici di prestazione del Servizio:

- Servizio effettivamente monitorato (corse complete);
- differenze di percorrenze tra percorsi effettivi e percorsi previsti da PEA (report per Linea)
- velocità commerciale media (report per Linea)
- puntualità del Servizio in termini di ritardo e anticipo in fermata (report per Linea e aggregato).

Ciascun Report viene utilizzato dall'Agenzia per ulteriori successivi approfondimenti, con l'eventuale coinvolgimento del Vettore interessato, al fine di adeguare la prestazione del Servizio con quanto programmato/atteso (es. correzione orari, modifica percorsi, valutazione deviazioni temporanee).

C. Nuovo Contratto di Manutenzione del Sistema OTX

A partire da gennaio 2012, si è avviato il nuovo Contratto di Manutenzione del Sistema, che prevede un maggiore e più incisivo coinvolgimento dell'Agenzia nell'ambito delle attività gestite dalla Società fornitrice del Sistema in merito al monitoraggio dei veicoli soggetti ad interventi di manutenzione ("manutenzione ordinaria"). Allo scopo è stata definita una specifica reportistica periodica (con frequenza mensile) dello stato di avanzamento degli interventi, finalizzata ad individuare ed analizzare statisticamente i tempi di intervento/risoluzione dei malfunzionamenti e la casistica ad essi associata.

Al fine di monitorare l'operatività del suddetto Contratto è stato costituito un apposito Gruppo di Lavoro OTX, i cui incontri periodici (con cadenza indicativamente mensile) sono dedicati di volta in volta a condividere l'avanzamento delle attività, risolvere le criticità manifestate e verificare il rispetto dei vincoli definiti e dei risultati attesi.

Il nuovo Contratto prevede anche:

- un'attività di "manutenzione straordinaria", consistente nella progressiva sostituzione dei 161 apparati di bordo OTX di competenza dell'Agenzia con sistemi nuovi tecnologicamente avanzati (denominati XP2); approvate le specifiche progettuali dei nuovi sistemi, nel corso del secondo semestre 2012 è stata avviata una prima fase sperimentale di sostituzione, con interessamento di un singolo Vettore "campione" (Autoindustriale VIGO); in relazione ai dati acquisiti si è avviata la fase di collaudo dei nuovi XP2, al fine di individuare eventuali ulteriori interventi di miglioramento delle

funzionalità (attività attualmente in corso), cui seguirà l'estensione del nuovi sistemi a tutta la flotta di competenza dell'Agenzia;

- un'attività di "manutenzione evolutiva" del Sistema, volta ad espandere le funzionalità di OTX ed a evolverne il livello di servizio, con particolare riferimento all'implementazione di funzioni avanzate riguardanti l'integrazione con il Sistema BIP (Bigliettazione integrata Piemonte); tale attività è stata avviata nel corso del secondo semestre 2012, con l'opportuno coinvolgimento degli Enti/Aziende interessate (in particolare: Provincia di Torino, Consorzio concessionario del Servizio – Extra.TO, Società fornitrice del Sistema OTX – Divitech) ed è attualmente in fase di sviluppo.

Nel corso del secondo semestre 2012, infine, è stata avviata una nuova attività a supporto del Sistema OTX, finalizzata in particolare a garantire (mediante un supporto di assistenza continuativa on-site) lo sviluppo di applicazioni per il monitoraggio della qualità del Servizio svolto e per il complessivo miglioramento della gestione della parte analitica e diagnostica del funzionamento di OTX, con particolare riferimento all'associazione, la produttività, le prestazioni e gli indicatori di localizzazione.

D. Passaggio operatore telefonico

A partire da ottobre 2012, si è effettuato il passaggio di operatore di fonia/dati per il collegamento verso il server OTX dell'Agenzia, ottenendo un risparmio sui costi di trasmissione dati.

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 hanno lavorato 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 sono stati effettuati 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.

Una prima riunione si è tenuta il 6 novembre 2012 presso gli uffici dell'Assessorato ai Trasporti della Regione e vi hanno preso parte, oltre agli Enti coinvolti (Regione e Agenzia) anche i responsabili commerciali di Trenitalia e GTT.

In questa riunione è stata presentata la prima proposta di BIM e sono state raccolte le integrazioni e le osservazioni delle Aziende nonché le richieste di ulteriori approfondimenti, in particolare sulla domanda potenziale e il meccanismo di riparto.

BIM – BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

Proposta di prima applicazione con l'avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano

6 novembre 2012



Nel medesimo periodo si sono svolte specifiche riunioni di approfondimento con Trenitalia e con GTT.

Una seconda riunione si è tenuta il giorno 10 dicembre 2012, sempre presso gli uffici dell'Assessorato ai Trasporti della Regione, con l'obiettivo di aggiornare le valutazioni sul nuovo biglietto integrato.

BIM – BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

Proposta di applicazione ai servizi ferroviari

Stima del mercato e della ripartizione

10 dicembre 2012



Nel corso del 2013 è previsto l'avvio del Biglietto Integrato

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

La Regione Piemonte ha confermato il complesso dei servizi ferroviari previsti dai contratti di servizio riconoscendo il progetto del SFM come sistema portante del servizio di Trasporto Pubblico dell'Area Metropolitana, da avviare dopo l'ultimazione dei lavori relativi al quadruplicamento del nodo di Torino (2012).

Il servizio ferroviario dell’Agenzia è suddiviso nei due contratti di servizio con Trenitalia SpA e con GTT SpA.

2.4.1 La gestione dei contratti ferroviari

2.4.1.1 Il contratto con Trenitalia

In data 28 giugno 2011 tra Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Trenitalia S.p.A. è stato stipulato il Contratto di Servizio Prot. N. 165 Rep. Cont., valevole dal 1 gennaio 2011 al 31 dicembre 2016, che ha sostituito il Contratto di Servizio Prot. N. 80 Rep. Cont. del 22/12/2006, valevole dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2007.

La gestione del Contratto viene effettuata con scambio di corrispondenza, nei termini e con le modalità stabilite, nonché mediante riunioni periodiche del Comitato Tecnico di gestione di cui sono componenti rappresentanti di entrambe le parti.

Il Comitato Tecnico svolge funzioni di assistenza alle Parti, di interpretazione e di applicazione del Contratto per quanto riguarda l’adempimento delle singole clausole contrattuali, con particolare riferimento all’applicazione di sanzioni, riduzioni di corrispettivo e riconoscimento di incentivi.

2.4.1.2 Il contratto con GTT

Il Contratto di Servizio applicato nel 2011 è il Contratto sottoscritto nel 2006, con validità prevista fino al subentro del nuovo gestore nell’affidamento dei servizi; il Contratto disciplina l’esercizio sulle linee “Canavesana” e Torino Dora – Germagnano – Ceres.

Nel corso dell’esercizio 2012 il servizio di base è stato rimodulato sperimentalmente con l’obiettivo di ridurre la spesa a carico dell’Ente, secondo gli indirizzi ricevuti dalla Direzione Trasporti della Regione.

In sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto è stato calcolato con cadenza mensile il valore del bonus a ristoro dei ritardi subiti dai viaggiatori. In ogni caso il risultato del bonus per i dodici mesi dell’anno è stato nullo, visti i buoni indici di regolarità e di puntualità del servizio.

Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari, l’Agenzia ha utilizzato i report mensili elaborati dagli ispettori regionali della Società IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – che hanno consentito l’analisi del servizio erogato; gli impegni contrattualmente pattuiti in materia di qualità del servizio sono stati rispettati per tutti i trimestri 2012 e, conseguentemente, non è stata addebitata alcuna penale.

2.4.2 La gestione dei contratti gomma

Per quanto riguarda i contratti gomma relativi ai servizi urbani ed extraurbani di competenza dell’Agenzia si rimanda a quanto già descritto nel paragrafo 2.3.3 Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.

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.

Nel triennio 2011-2013 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 2012 è stato e sarà focalizzato sulla comunicazione relativa al servizio cadenzato sulla direttrice Torino – Modane.

2.4.3.1 Comunicazione dell’Agenzia

Nel primo semestre 2012 l’Agenzia ha organizzato, coordinato o preso parte a eventi, convegni e fiere. Di seguito si elencano le principali iniziative.

La FM2 e le problematiche della zona Sud

Palazzina di Caccia di Stupinigi

1 marzo 2012



Convegno “Diamo luce al Movicentro e al...” -Alpignano
30 marzo 2012



“Servizio estivo e nuovo spot Nightbuster”
presentazione presso Comune di Torino –
Sala Colonne
10 aprile 2012



“Il Passante Ferroviario di Torino e il
Sistema Ferroviario Metropolitano tra storia
e sviluppo.....”
Incontro con l’Associazione tra i Consiglieri
comunali.
28 maggio 2012



L’Agenzia ha preso parte, a fianco della
Città di Torino e congiuntamente a GTT e
5T, alla fiera “Transports Publics 2012 –
The European Mobility Exhibition” – Nella
foto: Stand della Città di Torino –
particolare banchetto Agenzia.
5 – 7 giugno 2012



In occasione della partecipazione dell’Agenzia al salone Transports Publics di Parigi sono state aggiornate tutte le brochure informative dell’Agenzia.



Figura 40 – Le 5 nuove brochure 2012 dell’Agenzia

Tutte le brochure sono state tradotte in inglese e francese.

L'Agenzia ha inoltre partecipato con proprio personale all'evento Hybrid User Forum Bus Section nei Paesi Bassi il 31 maggio.

Con l'approssimarsi dell'estate 2012 è stata prodotta una mappa pieghevole aggiornata del servizio notturno Night Buster con i prolungamenti previsti verso i comuni della cintura.

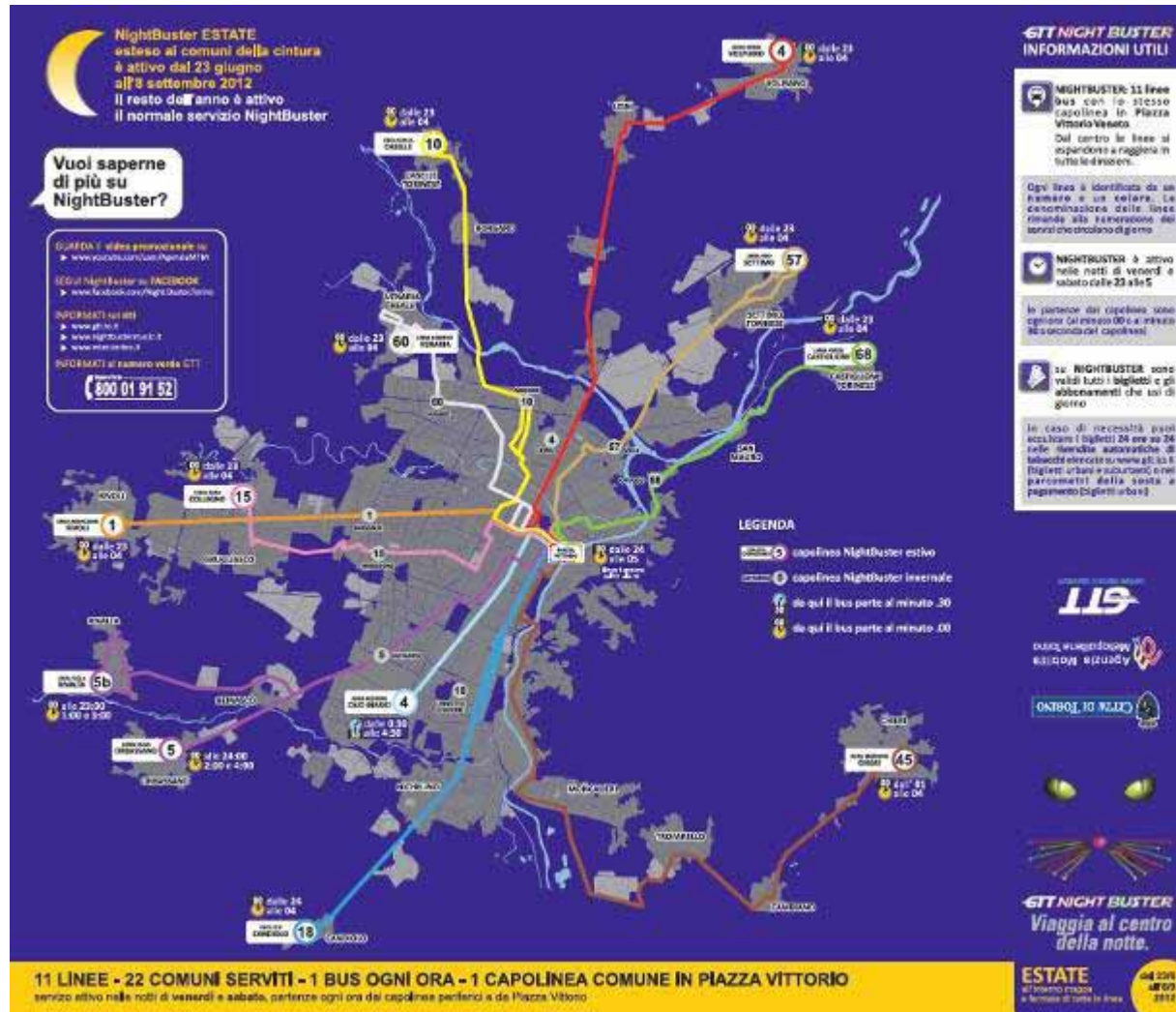


Figura 41 - Mappa rete notturna

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, il Comune di Torino, con Deliberazione della Giunta n. 07639/119 del 14/10/2005, ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i Responsabili dell'Esercizio e le Società costruttrici - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle Stazioni della Metropolitana e nelle Stazioni Ferroviarie, al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio degli impianti interessati.

In tale ambito, nel corso del 2012 sono proseguite le attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche degli impianti già entrati in esercizio, in particolare:

- *Linea 1 di Metropolitana* (tratta "Collegno/Fermi – Lingotto"): partecipazione occasionale di personale dell'Agenzia nel corso delle prove semestrali/annuali pianificate dai relativi Responsabili di Esercizio sulle 129 scale mobili e sui 67 ascensori attualmente aperti al pubblico;
- *Ascensore panoramico della Mole Antonelliana*: partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove pianificate dal relativo Responsabile di Esercizio;
- *Linea tranviaria 4* (fermata Stura): partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori in servizio pubblico;
- *Linea Ferroviaria GTT (Torino-Ceres) – Stazione Madonna di Campagna*: partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori e 3 scale mobili in servizio pubblico presenti in Stazione;
- *Stazione Lingotto*: partecipazione occasionale di personale dell'Agenzia nel corso delle prove pianificate dal relativo Responsabile di Esercizio sulla scala mobile e sulle 6 piattaforme mobili presenti in Stazione;
- *Stazione Porta Nuova*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori e 2 scale mobili in servizio pubblico presenti in Stazione (collegamento con la Metropolitana);
- *Stazione Porta Susa - sovrappassi*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 12 ascensori e alle 8 scale mobili presenti nei sovrappassi della Stazione attualmente aperti al pubblico;
- *Stazione Porta Susa – nuovo fabbricato viaggiatori*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 3 ascensori e 5 scale mobili attualmente in servizio pubblico nella parte di fabbricato al momento accessibile.

Inoltre, nel corso del secondo semestre 2012, l'Agenzia ha partecipato alle seguenti attività di verifica/collaudò di impianti ai fini della relativa apertura al pubblico esercizio:

- *Stazione Porta Susa - sovrappassi*: n.1 ascensore (codificato B3) entrato in servizio a novembre 2012;
- *Stazione Porta Susa – nuovo fabbricato viaggiatori*: n.7 ascensori e n.14 scale mobili, la cui apertura al pubblico esercizio è avvenuta nel mese di gennaio 2013, in relazione al completamento delle opere di realizzazione del nuovo fabbricato;
- *Stazione Rebaudengo-Fossata*: n.4 ascensori e n.8 scale mobili, la cui apertura al pubblico esercizio è avvenuta nel mese di dicembre 2012, in relazione al completamento delle opere di realizzazione della nuova stazione ferroviaria e dell'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano.

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.

Con D.D. n. 307 del 15/12/2011, in attuazione della D.G.R. n. 30-2362 del 22/07/2011, la Regione Piemonte ha destinato a favore delle Società concessionarie di TPL di competenza dell'Agenzia la somma complessiva di Euro 27.827.632,36 per il rinnovo del parco autobus, delle quali Euro 24.494.850,53 a favore di GTT per acquisti urgenti ai sensi della D.G.R. n. 17-12079 del 07/09/2009 ed Euro 3.332.781,83 per investimenti ex novo ai sensi della richiamata D.G.R. n. 30-2362 del 22/07/2011. Come previsto dalla documentazione richiamata l'Agenzia, a seguito di favorevole verifica degli allestimenti dei veicoli acquistati nonché della relativa documentazione tecnica e amministrativa, procederà alla liquidazione dei contributi spettanti ai singoli beneficiari.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.8/2012 del 15/03/2012, tra l'altro e in attuazione della Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008:

- sono stati approvati i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione finalizzato al miglioramento dell'accessibilità delle fermate di TPL relative alle Linee di competenza dell'Agenzia;
- è stata destinata la somma complessiva di Euro 217.000,00 per l'allestimento con pensilina e seduta di una fermata tipo in area centrale di ciascuno dei 31 Comuni esterni consorziati;
- è stata destinata la somma di Euro 103.880,00 alla Città di Torino per il miglioramento dell'accessibilità del Movicentro Stura di Torino;
- è stata approvata una prima proposta di ripartizione delle risorse disponibili ai Comuni che hanno sinora richiesto di aderire al Programma;
- sono stati individuati i requisiti di immagine che dovranno essere posseduti dalla "fermata tipo" da installare in area centrale.

Sulla base delle proposte realizzative che saranno via via presentate dai Beneficiari, si procederà all'erogazione delle rispettive risorse in funzione dell'avanzamento dei lavori.

2.5.3 Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi

La programmazione dei servizi deve tenere conto dell'effettiva frequentazione degli stessi, questo soprattutto nell'ipotesi che sia necessario ridurre le risorse per il funzionamento dei servizi di TPL.

Altrettanto importante appare la necessità di controllare e combattere la frode nell'utilizzo dei servizi. L'Agenzia ha già promosso, nel corso del 2010, uno specifico progetto d'intesa con GTT ferro per dotare tutti i treni di sistemi che consentano contemporaneamente:

- la localizzazione del veicolo lungo la linea ferroviaria e la valutazione sulla regolarità del servizio;
- un sistema di monitoraggio delle frequentazioni dei servizi;
- l'informazione agli utenti sull'effettivo andamento del servizio nonché in tempo reale sugli eventi occasionali da parte della centrale operativa;
- la duplicazione delle informazioni anche nelle stazioni non presenziate.

Tale progetto avrà avvio con la fornitura dei nuovi treni "Coradia" che entreranno in funzione nel corso del 2013 e sarà successivamente esteso a tutta la flotta.

Inoltre l'Agenzia ha sollecitato GTT ad avviare alcune sperimentazioni sui sistemi tecnologici di monitoraggio delle frequentazioni di autobus e tram. GTT a tal fine ha individuato alcune imprese fornitrici di impianti tecnologicamente avanzati che sta sperimentando sulla propria flotta. L'intento è quello, da un lato di verificare la frequentazione dei servizi, dall'altro, in vista dell'introduzione del sistema di bigliettazione elettronica, 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.

Inoltre, con la stipula del contratto di servizio sia per i servizi urbani che per i servizi extraurbani, avvenuta nel corso del 2012, si sono posti specifici obblighi di servizio circa l'accesso diretto alle informazioni derivanti dall'oblitterazione dei biglietti tramite sistema BIP; pertanto, in funzione dello stato di avanzamento del progetto BIP, l'Agenzia potrà ottenere costanti aggiornamenti sulle informazioni di frequentazione dei servizi esercitati.

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 un 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 Programma europeo Leonardo Da Vinci

L'Autorità del trasporto pubblico di Varsavia (ZTM), membro dell'EMTA (European Mobility Transportation Authorities) ha manifestato l'intenzione di stipulare un accordo di cooperazione con AMM Torino e con Wiener Linien (WL), la maggiore azienda di trasporto pubblico viennese nel quadro del programma di scambio del personale "Leonardo Da Vinci" finanziato dall'Unione Europea.

Lo scopo principale del programma di formazione è quello di sviluppare la conoscenza e le abilità relative all'operatività dei trasporti pubblici.

Gli argomenti trattati saranno:

- Organizzazione del trasporto pubblico durante i grandi eventi di massa
- Pianificazione di nuove linee di trasporto
- Pianificazione di un sistema di trasporto urbano sostenibile
- Sviluppo e integrazione di differenti modi di trasporto
- Qualità nel trasporto pubblico
- Aumento dell'efficienza del sistema di trasporto pubblico attraverso: gestione del traffico, monitoraggio e marketing.
- Sistemi tariffari
- Informazione integrata alla clientela

La fase formativa del progetto ha avuto luogo nel periodo compreso tra il 9 gennaio e il 30 marzo 2012.

Sono stati ospitati a Torino sei dipendenti di ZTM in gruppi di due, ciascuno per un periodo di formazione di quattro settimane.

Durante il periodo di formazione sono state confrontate le caratteristiche delle due aree metropolitane (Torino e Varsavia) dal punto di vista istituzionale e della pianificazione dei trasporti con un proficuo scambio di esperienze.

Si riportano alcuni documenti di sintesi che evidenziano le caratteristiche e l'assetto della rete di trasporto di Varsavia, presentati dai tirocinanti durante il periodo trascorso presso l'Agenzia.

Warsaw Public Transport Authority

A General Presentation

Marzo 2012



Warsaw rail based network

Marzo 2012



Tendering and contracting with regard to the city transport

Marzo 2012



Night transport system in Warsaw

Marzo 2012



Warsaw Interchange Hubs

Marzo 2012



3.1.3 UITP Training Programme

Nel mese di maggio 2012 l'Agenzia ha ospitato la terza sessione del corso "10th UITP Training Programme for Public Transport Managers" – Public Transport Modes and Operation. Il corso si è svolto dal 13 al 16 maggio e ha previsto, oltre ai momenti formativi in aula, anche alcune visite tecniche alla rete di trasporto dell'area metropolitana (stazioni di Torino Porta Susa, Torino Stura e Grugliasco), Stazione Fermi e PCC della Linea 1 di Metropolitana.

3.1.4 Corso di formazione EMTA

L'Agenzia ha proposto di organizzare un corso di formazione dedicato al personale delle Agenzie aderenti all'associazione europea EMTA. Tale corso dovrà prendere avvio nel 2013. Una prima ipotesi di struttura e modalità organizzative del corso è stata presentata al Board dell'EMTA nella seconda parte del 2011 e ha suscitato interesse; a partire dalle prossime riunioni si faranno gli approfondimenti necessari per il lancio dell'iniziativa.

Sono stati avviati contatti e gli incontri preliminari con la Florence School of Regulation che potrebbe svolgere il ruolo di partner scientifico dell'iniziativa. Le prime proposte circa i possibili temi del corso sono: marketing del TPL, Obblighi di servizio pubblico negli affidamenti dei servizi e interazione tra usi del suolo e sviluppo dei trasporti. Il corso si dovrebbe articolare in due giornate. Nei primi mesi del 2013 il Board EMTA stilerà una bozza di programma da far circolare in seguito presso i soci per raccogliere ulteriori proposte e suggerimenti.

3.1.5 Visite di esperti del settore

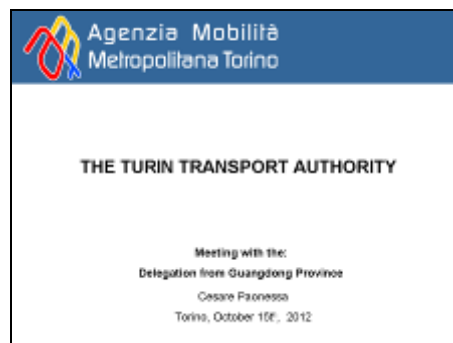
In aggiunta alle iniziative sopra citate e a quanto descritto al paragrafo 2.4.3.1 a proposito della comunicazione dell'Agenzia, nel primo semestre 2012 l'Agenzia ha avuto l'occasione di incontrare aziende, ricercatori ed esperti nel settore dei trasporti che hanno manifestato l'interesse di incontrare l'Ente per illustrare l'attività dell'Agenzia su specifiche tematiche.

- 22 febbraio 2012: Seminario con l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, per illustrare l'assetto istituzionale, le competenze e i settori di attività dell'Agenzia.
- 19 giugno: Incontro con Mr Steve Hawkes, Development Executive Arriva plc, UK per illustrare gli studi sul Sistema Ferroviario Metropolitan.
- 25 giugno: Incontro con SiTI e Constance Bodurow Assistant Professor, Program Coordinator, m.U.D. College of Architecture and Design, Southfield, MI U.S.A. sulla pianificazione integrata del territorio e dei trasporti.

- 15 ottobre: Incontro con una delegazione cinese proveniente dalla Provincia di Guangdong.

Incontro con una delegazione cinese
proveniente dalla Provincia di Guangdong

15 ottobre 2012



4 RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

4.1 GESTIONE FINANZIARIA

La contabilità finanziaria è stata tenuta in modo informatizzato, le rilevazioni sono state annotate su un giornale cronologico dei mandati e degli ordinativi d'incasso e su un partitario dei capitoli di entrata e di spesa, secondo quanto disposto dalla normativa vigente.

Il **risultato di gestione** (*gestione finanziaria di competenza*) è così determinato:

Riscossioni	119.919.053,62	
Pagamenti	115.909.656,06	
<i>differenza</i>		+ 4.009.397,56
Residui attivi della competenza	164.724.247,20	
Residui passivi della competenza	168.799.662,20	
<i>differenza</i>		- 4.075.415,00
disavanzo al 31.12.2012		- 66.017,44

Il **risultato di amministrazione** (*gestione finanziaria di competenza + residui*) che coincide con la **gestione finanziaria**, è così determinato:

- fondo iniziale di cassa al 1° gennaio 2012	€	6.941.170,91
- riscossioni nell'esercizio	€	201.716.548,22
- pagamenti nell'esercizio	€	205.898.130,87
		<hr/>
fondo di cassa al 31 dicembre 2012	€	2.759.588,26
residui attivi	€	238.308.001,56
residui passivi	€	230.871.983,73

avanzo di amministrazione accertato	€	10.195.606,09
		=====

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2012 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.

4.1.1 Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2012 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	8.403.620,00
Trasferimenti dalla Regione Piemonte per finanziamento Progetto europeo TRIA 150	€	82.969,75
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	242.786.008,51
Contributi dalla Regione per le azioni di promozione e di informazione del TPL	€	200.000,00
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	4.637.819,07
Totale Titolo II	€	256.110.417,33
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	246.426,63
Interessi attivi su giacenze di cassa	€	22.790,55
Rimborsi da Enti e privati	€	23.801,77
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	0,00
Totale Titolo III	€	293.018,95

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2012
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	256.110.417,33
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	293.018,95
Totale generale Entrate Correnti		256.403.436,28
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	27.827.632,36
Totale generale Entrate da trasferim. di capitale		27.827.632,36

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2012, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

INTERVENTO		PER T.P.L.	PROGETTO EUROPEO	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	0,00	26.562,00	1.393.675,09	1.420.237,09
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	0,00	0,00	14.054,67	14.054,67
Prestazioni di servizi	€	249.535.981,31	1.773,75	947.123,21	250.484.878,27
Utilizzo di beni di terzi	€	0,00		180.080,75	180.080,75
Trasferimenti	€	4.067.381,62	52.730,00	42.433,40	4.162.545,02
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00		0,00	0,00
Imposte e tasse	€	0,00	1.904,00	125.372,88	127.276,88
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale Titolo I	€	253.603.362,93	82.969,75	2.702.740,00	256.389.072,68
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	0,00	80.381,04	80.381,04
Trasferimenti di capitale	€	27.827.632,36	0,00	0,00	27.827.632,36
Totale Titolo II	€	27.827.632,36	0,00	80.381,04	27.908.013,40
TOTALE COMPLESSIVO	€	281.430.995,29	82.969,75	2.783.121,04	284.297.086,08

PARTE II - SPESA		Impegni 2012
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	256.389.072,68
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
Totale generale Spese correnti		256.389.072,68
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	27.908.013,40
Totale generale Spese in conto capitale		27.908.013,40

Il **risultato economico della gestione finanziaria**, ossia la capacità dell'Ente di finanziare le spese correnti con le entrate correnti (esclusa quindi la gestione delle partite in conto capitale), è così in sintesi determinato:

	2012
<i>Entrate Correnti</i>	256.403.436,28
<i>Spese Correnti</i>	256.389.072,68
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
Situazione economica	14.363,60

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontano per la competenza 2012 a **€80.381,04**.

4.1.1.1 Scostamento tra le previsioni

Si rileva che lo scostamento tra previsioni iniziali e rendiconto risulta dal seguente prospetto:

	Previsione iniziale	Previsione Definitiva	Rendiconto 2012
<u>Entrate</u>			
Titolo II - Trasferimenti	245.285.471,00	256.471.838,00	256.110.417,33
Titolo III - Entrate extratributarie	171.000,00	306.531,00	293.018,95
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	27.900.000,00	27.827.632,36
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00

Rendiconto della gestione 2012

Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	1.050.000,00	1.050.000,00	412.232,18
Avanzo applicato	0,00	520.420,00	0,00
Totale generale Entrate	246.506.471,00	286.248.789,00	284.643.300,82

	Previsione iniziale	Previsione Definitiva	Rendiconto 2012
Spese			
Titolo I - Spese correnti	245.321.971,00	257.208.789,00	256.389.072,68
Titolo II - Spese in conto capitale	134.500,00	27.990.000,00	27.908.013,40
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	1.050.000,00	1.050.000,00	412.232,18
Totale generale Spese	246.506.471,00	286.248.789,00	284.709.318,26
Risultato di gestione (disavanzo di competenza)			-66.017,44
Totale a pareggio			284.643.300,82

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

n. 9 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 15/03/2012

n. 13 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13/04/2012

n. 16 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 01/06/2012

n. 4 dell'Assemblea consortile nella seduta del 24/09/2012 con la quale si è inoltre provveduto alla ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi ed alla presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL.

n. 6 dell'Assemblea consortile nella seduta del 28/11/2012 di Assestamento generale di Bilancio.

Tra le Spese correnti rientrano anche le spese relative alle voci "Consulenze, incarichi e collaborazioni" nonché le spese per *Convegni, eventi e di rappresentanza*.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate-** pari a minori entrate per **€361.420,67** derivano da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	-	8.680,00
Minori trasferimenti da Regione Piemonte	€	-	309.936,74
Minori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	47.303,93
Maggiori contributi da Comuni non consorziati per servizi TPL	€	+	5.500,00
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000,00

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate-** pari a minori entrate per **€13.512,05** derivano da:

Minori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	-	573,37
Minori interessi attivi su giacenze di cassa	€	-	15.209,45
Maggiori proventi diversi	€	+	2.270,77

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo IV – Entrate-** pari a minori entrate per **€72.367,64** derivano da:

Minori entrate per trasferimenti dalla Regione per rinnovo e potenziamento del materiale rotabile	€	-	72.367,64
---	---	---	-----------

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€819.716,32** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	1.659,91
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	6.445,33
Prestazioni di servizi	€	361.970,73
Utilizzo di beni di terzi	€	919,25
Trasferimenti	€	70.303,98
Interessi passivi ed oneri finanziari	€	0,00

Imposte e tasse	€	6.427,12
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00
Fondo di riserva	€	371.990,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€81.986,60** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	9.618,96
Trasferimenti di capitale	€	72.367,64

4.1.2 Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€1.503.586,23** derivanti da:

Minori trasferimenti dallo Stato per ristoro IVA	€	-	915.796,49
Minori trasferimenti dalla Regione per i servizi del TPL	€	-	439.587,16
Minori conferimento fondo di dotazione da Enti consorziati	€	-	0,99
Minori trasferimenti dagli altri Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	150.837,77
Minori trasferimenti dai Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	16.000,00
Maggiori interessi attivi	€	+	18.636,18

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€1.220.289,96** derivanti da:

Minori spese per personale	€	190.937,93
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	1.692,57
Minori spese per prestazioni di servizi	€	922.469,05
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	7.989,29

Minori trasferimenti	€	77.783,22
Minori spese per imposte e tasse	€	19.414,11
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	3,79

4.1.3 Riscontro dei risultati della gestione

La conciliazione fra il risultato della gestione di competenza ed il risultato di amministrazione complessivo, è determinata come segue:

Gestione di competenza		
Totale accertamenti di competenza	+	284.643.300,82
Totale impegni di competenza	-	284.709.318,26
SALDO GESTIONE COMPETENZA	-	66.017,44
Gestione dei residui		
Minori residui attivi	-	1.571.278,62
Maggiori residui attivi	+	67.692,39
Minori residui passivi	+	1.220.289,96
SALDO GESTIONE RESIDUI	-	283.296,27
Riepilogo		
SALDO GESTIONE COMPETENZA	-	66.017,44
SALDO GESTIONE RESIDUI	-	283.296,27
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO	+	520.420,00
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO	+	10.024.499,80
<u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2012</u>	+	<u>10.195.606,09</u>
FONDO DI DOTAZIONE	-	2.500.000,00
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE	+	7.695.606,09

4.2 GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

La contabilità economica è stata tenuta utilizzando un sistema contabile che, partendo dal conto del bilancio ed attraverso la conciliazione dei valori e le rilevazioni integrative di fine anno, esprime il risultato economico e patrimoniale della gestione.

Nel **conto del patrimonio** sono stati rilevati i beni ed i rapporti giuridici attivi e passivi di pertinenza che in sintesi sono così rappresentati:

ATTIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2012	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2012
		+	-	
A) IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	190.118,40	80.381,04	94.961,68	175.537,76
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale immobilizzazioni	190.118,40	80.381,04	94.961,68	175.537,76
B) ATTIVO CIRCOLANTE				
CREDITI	156.884.835,19	296.533.622,58	215.110.456,21	238.308.001,56
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	6.941.170,91	218.536.904,69	222.718.487,34	2.759.588,26
Totale Attivo circolante	163.826.006,10	515.070.527,27	437.828.943,55	241.067.589,82
C) RATEI E RISCONTI				
RATEI ATTIVI	1.150,95	0,00	1.150,95	0,00
RISCONTI ATTIVI	28.511,82	9.203,96	28.511,82	9.203,96
Totale ratei e risconti	29.662,77	9.203,96	29.662,77	9.203,96
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)	164.045.787,27	515.160.112,27	437.953.568,00	241.252.331,54
Conti d'ordine	3.598,48	0,00	3,79	3.594,69

Il valore delle immobilizzazioni materiali corrisponde a quanto registrato nell'inventario dell'Ente al netto del fondo di ammortamento.

È stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2012 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

È stato altresì verificato che il saldo delle "Disponibilità liquide" corrisponda al fondo cassa al 31/12/2012 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

PASSIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2012	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2012
		+	-	
A). PATRIMONIO NETTO	10.768.299,45	0,00	384.356,95	10.383.942,50
B) CONFERIMENTI	3.287.008,25	27.827.632,36	22.550,00	31.092.090,61
C) DEBITI	149.990.141,62	261.384.994,67	211.598.837,86	199.776.298,43
D) RATEI E RISCONTI	337,95	0,00	337,95	0,00
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)	164.045.787,27	289.212.627,03	212.006.082,76	241.252.331,54
Conti d'ordine	3.598,48	0,00	3,79	3.594,69

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2012 con il totale dei residui passivi risultanti dal conto del bilancio.

Si evidenzia che gli elementi dell'attivo e del passivo del patrimonio permanente sono stati valutati con i criteri di cui all'art. 230 del T.U.E.L. 18 agosto 2000, n. 267 e che non sono stati inventariati i beni mobili di rapido consumo o di modico valore.

Il **risultato economico** evidenzia i componenti positivi e negativi secondo criteri di competenza economica e sono così sintetizzati:

A) PROVENTI DELLA GESTIONE	+ 256.379.494,78	
B) COSTI DI GESTIONE	- 256.502.744,62	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	- 123.249,84	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 22.790,55	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	- 283.897,66	
RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)		- 384.356,95

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 10.383.942,50 è stato diminuito al 31 dicembre 2012 per € 384.356,95, pari al risultato economico d'esercizio. Il decremento del patrimonio è costituito essenzialmente dai costi di gestione al netto dei proventi di trasferimento e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2012, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00, alla data del 31 dicembre 2012 risulta totalmente riscosso.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2012 per la gestione dell'Agenzia.