

**RENDICONTO DELLA GESTIONE 2010**

**RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO**

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

**MARZO 2011**



La struttura della relazione che segue ripercorrerà, per quanto possibile, quella della relazione al Bilancio Previsionale 2010, verificando in particolare le seguenti Parti:

Parte I: quadro normativo

Parte II: programma di attività dell'Agenzia 2010

Parte III: programmi con impatto sull'assetto organizzativo

Parte IV relazione economico e finanziaria.



## INDICE

<b>PARTE I - QUADRO NORMATIVO .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Quadro normativo .....</b>	<b>7</b>
1.1. Trasporto pubblico locale.....	7
1.2. La Funzione dell'Agenzia.....	14
1.3. Funzionamento dell'Agenzia.....	20
1.4. L'affidamento dei servizi tramite procedura concorsuale.....	25
<b>PARTE II – PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2010.....</b>	<b>33</b>
<b>2. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino .....</b>	<b>33</b>
2.1. Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	33
2.2. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....	34
2.3. La qualità percepita dai cittadini .....	37
2.4. Le valutazioni di scenario .....	38
2.5. Sviluppo del sistema tariffario.....	41
<b>3. Sviluppo di medio e lungo termine del sistema della mobilità in area metropolitana.....</b>	<b>42</b>
3.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano .....	42
3.2. Sviluppo del sistema complessivo a scala metropolitana (comprensivo di metro, tram, bus) .....	48
<b>4. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale nel 2010.....</b>	<b>52</b>
4.1. Gestione dei contratti ferroviari.....	52
4.2. Contratti di Servizio su gomma urbani, suburbani ed extraurbani .....	60
4.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano .....	64
4.4. Servizio notturno.....	66
4.5. Il miglioramento del Trasporto Pubblico nelle aree esterne della conurbazione .....	67
4.6. Servizio Ferroviario Metropolitano .....	69
4.7. Gestione delle incombenze relative alla sicurezza e alla regolarità dell'esercizio.. ..	77
4.8. Osservazione dei servizi.....	78
<b>5. Strategia degli investimenti.....</b>	<b>80</b>
5.1. Programma di contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico .....	81
5.2. Programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate di TPL relative alle Linee extraurbane di competenza dell'Agenzia.....	83
5.3. Progetti di ricerca.....	84
<b>PARTE III – PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO .....</b>	<b>87</b>
<b>6. Semplificazione amministrativa .....</b>	<b>87</b>
<b>7. Innovazione gestionale .....</b>	<b>88</b>
<b>PARTE IV – RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA.....</b>	<b>91</b>

<b>8. GESTIONE FINANZIARIA .....</b>	<b>91</b>
8.1. Gestione di competenza .....	92
8.2. Gestione residuale.....	97
8.3. Riscontro dei risultati della gestione .....	98
<b>9. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE .....</b>	<b>99</b>

## PARTE I - QUADRO NORMATIVO

### 1. Quadro normativo

#### 1.1. Trasporto pubblico locale

Il quadro normativo del settore del trasporto pubblico locale, più volte delineato nelle precedenti relazioni alle quali si rimanda per una più puntuale analisi, è sostanzialmente costituito dalle norme comunitarie di riferimento quali gli artt. 73 e 86 del Trattato che istituisce la Comunità Europea, il Regolamento CE 23 ottobre 2007, n. 1370, dal D.Lgs. 422/1997 e s.m.i., dalle LLRR. 1/2000 e 17/2004, dall'art. 23 bis del D.L. 112/2008 convertito con modificazioni dalla L. 133/2008 successivamente modificato dall'art. 15 del D.L. 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla L. 20 novembre 2009, n. 166.

Nel mese di ottobre 2010 il quadro si è arricchito ulteriormente con il Regolamento in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica, a norma dell'articolo 23-bis, comma 10, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n.133 (approvato con DPR 7/09/2010 n. 168 Pubblicato in GU n. 239 del 12-10-2010).

Il regolamento si compone di dodici articoli.

L'articolo 1 fissa l'ambito di applicazione del regolamento, che concerne i servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Al comma 3, per esigenze di chiarezza dell'ambito applicativo del regolamento, sono state riportate le esclusioni già contenute nel comma 1 dell'articolo 23-bis (tra queste, per quanto di interesse per l'Agenzia, il *servizio di trasporto ferroviario regionale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*).

L'articolo 2, in attuazione della lettera g) del comma 10 dell'articolo 23-bis, prevede misure in materia di liberalizzazione, demandando, nel rispetto della legge, le ulteriori attività da effettuare a tal fine a cura degli enti locali e richiama l'applicazione di alcune disposizioni contenute nella legge istitutiva dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (legge n. 287 del 1990).

L'articolo 3, comma 1, in attuazione della lettera d) del comma 10 del citato articolo 23-bis, prevede i parametri che le procedure competitive ad evidenza pubblica devono rispettare, analogamente a quanto già previsto dal comma 7, primo periodo, dell'articolo 113 del decreto legislativo n. 267 del 2000, che ha superato il vaglio della Corte costituzionale (sentenza n. 272 del 2004).

Il comma 2 chiarisce che le società a capitale interamente pubblico possono partecipare alle procedure competitive ad evidenza pubblica di cui all'articolo 23-bis, comma 2, lettera a), sempre che non vi siano specifici divieti previsti dalla legge.

I commi 3 e 4 contengono alcune prescrizioni con riguardo all'indizione delle procedure competitive ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi pubblici locali e in tema di contenuto del bando di gara o della lettera di invito, finalizzate a garantire il rispetto dell'assetto concorrenziale dei mercati interessati.

Il comma 4, in particolare, sempre al fine di promuovere e proteggere l'assetto concorrenziale dei mercati interessati, indica alcune prescrizioni specifiche per il bando di gara o la lettera di invito concernente la cosiddetta "gara a doppio oggetto".

Il comma 5 dell'articolo 3, analogamente a quanto già previsto dall'articolo 113, comma 11, del decreto legislativo n. 267 del 2000, demanda, infine, ai contratti di servizio la regolazione dei rapporti degli enti locali con i soggetti titolari della gestione dei servizi pubblici locali e con i soggetti cui è affidata la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, nonché le penali e le misure sanzionatorie. Restano comunque ferme le disposizioni contenute nelle discipline di settore vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

L'articolo 4, comma 1, in attuazione del comma 4-bis dell'articolo 23-bis, definisce le soglie oltre le quali gli affidamenti di servizi pubblici locali assumono rilevanza ai fini dell'espressione del parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato previsto dal comma 4 dello stesso articolo 23-bis. In particolare, tale rilevanza si configura se il valore economico del servizio oggetto dell'affidamento supera la somma complessiva di 200.000,00 euro. Il parere in questione è comunque richiesto, a prescindere dal valore economico del servizio, qualora la popolazione interessata sia superiore a 50.000 unità.

L'articolo 5, in attuazione della lettera a) del comma 10 dell'articolo 23-bis, assoggetta al patto di stabilità interno gli affidatari cosiddetti "in house" di servizi pubblici locali ai sensi dell'articolo 23-bis, commi 3 e 4. Al comma 2, è stato, inoltre, previsto che gli enti locali siano responsabili dell'osservanza, da parte dei soggetti indicati al comma 1 al cui capitale partecipano, dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno, mentre il comma 3 rinvia, per la definizione delle modalità e della modulistica per l'assoggettamento al patto di stabilità interno dei soggetti di cui al comma 1, al decreto interministeriale di cui all'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, adottato dal Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e per i rapporti con le regioni, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

L'articolo 6, sempre in attuazione della lettera a) del comma 10 dell'articolo 23-bis, prevede che le società cosiddette "in house" e le società a partecipazione mista pubblica e privata, affidatarie di servizi pubblici locali, applichino, per l'acquisto di beni e servizi, le disposizioni del codice dei contratti pubblici. Il comma 2 contiene una disposizione tesa ad amalgamare il codice dei contratti pubblici con quanto previsto all'articolo 23-bis, comma 2, lett. b), ossia alla possibilità di affidare il servizio a una società mista previa gara con doppio oggetto, e risponde anche a un'esigenza segnalata dall'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici.

L'articolo 7, sempre in attuazione della lettera a) del comma 10 dell'articolo 23-bis, con specifico riguardo all'assunzione di personale, rinvia a quanto previsto dall'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, rispettivamente, per le società "in house" e per le società miste a partecipazione pubblica di controllo, affidatarie di servizi pubblici locali.

L'articolo 8, in attuazione della lettera c) del comma 10 dell'articolo 23-bis, contiene alcune disposizioni tese a distinguere le funzioni di regolazione da quelle di gestione. Si tratta, in particolare:



- a) di alcune incompatibilità per gli amministratori, i dirigenti e i responsabili, e loro congiunti, degli uffici o dei servizi dell'ente locale, nonché degli altri organismi che espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi pubblici locali, e per coloro che prestano, o hanno prestato nel triennio precedente, a qualsiasi titolo attività di consulenza o collaborazione in favore degli enti locali o dei soggetti che hanno affidato la gestione del servizio pubblico locale;
- b) di alcuni divieti alla nomina di amministratore di società partecipate da enti locali;
- c) di alcune disposizioni per la nomina dei componenti della commissione di gara per l'affidamento della gestione di servizi pubblici locali, sulla falsariga anche di quanto previsto dal codice dei contratti pubblici (art. 84);
- d) della sottoposizione alla vigilanza all'organo di revisione dell'ente locale affidante della verifica del rispetto del contratto di servizio in tutti i casi in cui il capitale sociale del soggetto gestore è partecipato dall'ente medesimo.

L'articolo 9, in attuazione della lettera f) del comma 10 dell'articolo 23-bis, prevede il principio di reciprocità per le imprese estere non appartenenti a Stati membri dell'Unione europea e con riguardo alla possibilità di ammissione alle procedure competitive ad evidenza pubblica per l'affidamento di servizi pubblici locali.

L'articolo 10, al fine di dare attuazione alla lettera i) del comma 10 dell'articolo 23-bis, disciplina, per il caso di subentro, la cessione dei beni, di proprietà del precedente gestore, necessari per la prosecuzione del servizio.

Si distingue a seconda se i beni strumentali e le loro pertinenze, necessari per la prosecuzione del servizio, siano stati interamente ammortizzati o meno, prevedendo, nel primo caso, che la cessione in favore del gestore subentrante avvenga a titolo gratuito e senza pesi e gravami, essendo stato il relativo investimento già ammortizzato in tariffa. Nella seconda ipotesi, è prevista la corresponsione, da parte del subentrante e a favore del precedente gestore, di un importo pari al valore contabile dei beni non ancora ammortizzati, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi.

Si prevede poi che il detto importo vada indicato nel bando o nella lettera di invito relativi alla gara indetta per il successivo affidamento del servizio pubblico locale a seguito della scadenza o della cessazione anticipata della gestione, in guisa da rendere conoscibile il dato a chi voglia partecipare alla nuova gara.

L'articolo 11 attua la lettera l) del comma 10 dell'articolo 23-bis e rimanda ai contratti di servizio o, se previste, alle carte dei servizi, la possibilità, per l'utente o per la categoria di utenti che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, di promuovere la risoluzione non giurisdizionale delle controversie. La procedura conciliativa viene avviata secondo uno schema-tipo di formulario allegato al regolamento. Il comma 3 precisa che, in materia, restano ferme le disposizioni contenute nelle discipline di settore.

L'articolo 12 contiene le abrogazioni e le disposizioni finali. Sono state indicate le specifiche disposizioni dell'articolo 113 del decreto legislativo n. 267 del 2000 e quelle dei singoli settori che sono state abrogate in quanto incompatibili con l'articolo 23-bis, nonché le disposizioni dello stesso articolo 113 abrogate in quanto oggetto di delegificazione.

Con riguardo al trasporto pubblico locale è stata prevista una specifica modifica alle disposizioni contenute nell'ultimo periodo dell'art. 18, comma 3 bis del D.Lgs. 422 laddove, viene stabilito che, trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lett. a del medesimo articolo (in sostanza è stata soppressa la parola esclusivamente).

È stato inoltre previsto che il regolamento si applica in quanto compatibile con le disposizioni del regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370.

\*\*\*

Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 è entrato in vigore il 3/12/2009.

Il Regolamento 1370/2007 introduce rilevanti novità nel settore del trasporto di persone prevedendo in particolare:

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

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

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

- 2 (servizi in economia e gestioni in house),
- 4 (aggiudicazione diretta di contratti il cui valore annuo medio è inferiore a € 1.000.000,00 oppure che riguardano 300.000 chilometri l'anno ovvero se piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, con un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000 000,00 di € oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno),
- 5 (provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo

di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.)

- 6 (aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia).

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

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

Il predetto divieto, per effetto del mancato richiamo del paragrafo 6 articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo agli affidamenti diretti per servizi ferroviari, non si applica alle società alle quali sia aggiudicato direttamente un contratto di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.

Le disposizioni sopra richiamate sono state oggetto di riesame da parte del legislatore nazionale che con l'art. 15 del D.L. 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla L. 20 novembre 2009, n. 166 ha modificato l'art. 23 bis del D.L. 112/2008 convertito con modificazioni dalla L. 133/2008 (di seguito per brevità art. 23 bis).

L'art. 23 bis stabilisce che le disposizioni ivi contenute disciplinano l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e si applicano a tutti i servizi pubblici locali e prevalgono sulle relative discipline di settore con esse incompatibili.

In base al comma 2 dell'art. 23 bis il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali avviene, in via ordinaria:

- a) mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi del Trattato che istituisce la Comunità europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento e proporzionalità;
- b) a società a partecipazione mista pubblica e privata, a condizione che la selezione del socio avvenga mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di cui alla lettera a), le quali abbiano ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio e che al socio sia attribuita una partecipazione non inferiore al 40 per cento.

Il comma 3 dell'art. 23 bis prevede, *in deroga alle modalità di affidamento ordinario, per situazioni eccezionali ... l'affidamento ... a favore di società a capitale interamente pubblico, partecipata dall'ente locale, che abbia i requisiti richiesti dall'ordinamento comunitario per la gestione cosiddetta "in house" e, comunque, nel rispetto dei principi della disciplina*

*comunitaria in materia di controllo analogo sulla società e di prevalenza dell'attività svolta dalla stessa con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.*

Non sono previste altre deroghe alle modalità di conferimento della gestione in via ordinaria; sembra pertanto che l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 5, paragrafo, 4 del regolamento CE 1370/2007 (aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di valore contenuto) non sia più consentita dal legislatore nazionale italiano.

La possibilità di procedere all'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia prevista dall'art. 5, paragrafo, 6 del regolamento Ce 1370/2007, sembrerebbe essere stata messa in discussione dall'art. 23 bis in quanto essa costituirebbe una deroga non prevista alla modalità di conferimento della gestione in via ordinaria stabilita dal medesimo articolo.

Infatti, il comma 1 dell'art. 23 bis, nel delineare l'ambito d'intervento dell'articolo medesimo, fa salve, tra le altre, le disposizioni del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, relativamente alla disciplina del trasporto ferroviario regionale.

In effetti, la disposizione che consentirebbe l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio ferroviari è contenuta nell'art. 61 della L. 99/2009; tale disposizione non è fatta salva dall'art. 23 bis comma 1; essa, pertanto, non potrebbe più costituire deroga al sistema ordinario di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Con il D.Lgs. 422/1997 viene affermato il principio per cui le regioni e gli enti locali garantiscono il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio non essendo previste deroghe specifiche a tale principio per l'affidamento dei servizi su ferrovia.

Si deve però rilevare che il comma 10 lett. d) dell'art. 23 bis demanda al Regolamento oltre che il compito di armonizzare la nuova disciplina (contenuta nell'art. 23 bis) e quella di settore applicabile ai diversi servizi pubblici locali, anche il compito di individuare le norme applicabili in via generale per l'affidamento di tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica in materia, tra i quali, i trasporti.

Il già citato Regolamento (DPR 168/2010), all'art. 1, comma 3, lett. c), esclude dall'applicazione del regolamento medesimo il servizio di trasporto ferroviario regionale di cui al D.Lgs. 422/1997.

Con ciò, diversamente dalla tecnica utilizzata con il comma 1 dell'art. 23bis, anziché dichiarare salve le disposizioni di cui al D.Lgs. 422/1997 (escludendo di fatto l'applicabilità dell'art. 5, paragrafo, 6 del regolamento CE 1370/2007, in quanto disposizione richiamate nell'art. 61 della L. 99/2009 e non nel D.Lgs. 422/1997), si è chiaramente escluso dall'ambito di applicazione del regolamento il servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale, inteso come tipologia specifica di trasporto pubblico, richiamando il D.Lgs. 422/1997 al solo fine di definire la specifica normativa di individuazione del settore.

In relazione a ciò e tenuto conto che tra le finalità demandate al Regolamento dall'art. 23 bis vi è quella di armonizzare la nuova disciplina e quella di settore individuando le norme applicabili in via generale per l'affidamento dei servizi, si ritiene che l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario non solo continua ad essere disciplinato dal D.Lgs. 422/1997, ma anche da tutte quelle disposizioni che sono intervenute nel settore del trasporto pubblico locale ferroviario quali il più volte richiamato art. 61 della L. 99/2009.

Per quanto riguarda le disposizioni contenute nell'art. 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007, diversamente da quanto espressamente indicato negli altri paragrafi dell'art. 5, non è lasciata in capo al legislatore nazionale la facoltà di vietare quanto disposto a livello

comunitario; deve pertanto concludersi che i provvedimenti di emergenza previsti nel paragrafo 5, per effetto dell'art. 61 della L. 99/2009, che ha anticipato l'operatività della disposizione comunitaria, possano essere adottati dall'autorità competente anche se non espressamente previsti dall'art. 23 bis del DL 112/2008 e s.m.i. come fattispecie derogatoria al regime ordinario degli affidamenti.

L'art. 23 bis del D.L. 112/2008, individua inoltre un regime transitorio per gli affidamenti difformi dal regime ordinario o derogatorio previsto dall'articolo medesimo ai commi 2 e 3; in particolare, al comma 8, lett. e) si stabilisce che le gestioni affidate cessano comunque entro e non oltre la data del 31 dicembre 2010, senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante.

In ordine al predetto termine si registra l'intervento del legislatore nazionale che, con l'art. 1 del DL 29 dicembre 2010, n. 225 (convertito con legge 26 febbraio 2011, n. 10, recante: «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie.»), ha prorogato al 31 marzo 2011 con esclusivo riferimento al trasporto pubblico locale, il termine del regime transitorio.

Il DL 225/2010 stabilisce inoltre che con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può essere disposta l'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2011 del termine del 31 marzo 2011.

Tenuto conto che le disposizioni di cui all'art. 23 bis non si applicano ai servizi di trasporto ferroviario regionale il termine di cessazione delle gestioni non dovrebbe comunque trovare applicazione alle gestioni relative alle predette tipologie di servizi.

\*\*\*

Sempre con riferimento alla materia dei servizi pubblici, nella quale è inquadrabile il trasporto pubblico locale, con il D.Lgs. 20 dicembre 2009, n. 198 è stata data attuazione all'art. 4 della legge 4 marzo 2009, n. 15, in materia di ricorso per l'efficienza delle amministrazioni e dei concessionari dei servizi pubblici.

Il decreto prevede che i titolari di interessi giuridicamente rilevanti ed omogenei per una pluralità di utenti e consumatori possono agire in giudizio nei confronti delle amministrazioni pubbliche e dei concessionari di servizi pubblici, se derivi una lesione diretta, concreta ed attuale dei propri interessi, [...] dalla violazione degli obblighi contenuti nelle carte di servizi ovvero dalla violazione di standard qualitativi ed economici stabiliti, per i concessionari di servizi pubblici, dalle autorità preposte alla regolazione ed al controllo del settore [...].

Gli elementi caratterizzanti la disciplina contenuta nel decreto sono:

- la sua proponibilità sia da parte dei singoli aventi un interesse diretto, concreto e attuale corrispondente ad una situazione giuridicamente tutelata sia da parte di associazioni e comitati a tutela degli interessi dei propri associati;
- la previsione di una diffida preventiva all'amministrazione, che viene così resa edotta tempestivamente della pretesa collettiva e può porre rimedio ai vizi lamentati scongiurando la proposizione dell'azione;
- il collegamento della sentenza con l'eventuale avvio di procedure innanzi agli organi preposti all'individuazione dei soggetti che abbiano cagionato l'inefficienza, alla loro valutazione e all'avvio del giudizio disciplinare, oltre che la sua comunicazione alla Corte dei conti e alla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche (recentemente istituita dalla Riforma Brunetta);

- la previsione di idonee forme di pubblicità del procedimento giurisdizionale, della sentenza e delle misure adottate per ottemperarvi allo scopo di potenziare la funzione di deterrenza;
- la possibilità di ricorrere al giudice dell'ottemperanza, in base ai principi generali del processo amministrativo, qualora l'amministrazione non adempie alla pronuncia.

Il decreto contiene una norma transitoria (art. 7) che stabilisce che in ragione della necessità di definire in via preventiva gli obblighi contenuti nelle carte di servizi e gli standard qualitativi ed economici, e di valutare l'impatto finanziario e amministrativo degli stessi nei rispettivi settori, la concreta applicazione del decreto alle regioni ed agli enti locali è determinata, anche progressivamente, con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, su conforme parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Successivamente, il Ministro della Funzione Pubblica, con direttiva n. 4/2010 sull'attuazione dell'art. 7 del D.Lgs. 198/2009, in attesa che siano emanati i decreti di cui all'art. 7, ha invitato le pp.aa., ad effettuare, tra l'altro, la ricognizione e pubblicazione degli obblighi contenuti nella carte dei servizi e degli standard qualitativi ed economici vigenti dei concessionari di pubblici servizi di propria competenza.

## **1.2. La Funzione dell'Agenzia**

Il quadro normativo entro cui è stata avviata la costituzione dell'Agenzia, l'attribuzione e l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale da parte della Legge regionale 1/2000, della Convenzione e dello Statuto approvati dagli enti consorziati, è stato più volte oggetto di trattazione da parte dell'Assemblea; da ultimo, tale quadro normativo, è stato ricostruito nella premessa alla delibera di Assemblea del 19/07/2010, a cui si rimanda.

Diversi interventi del legislatore nazionale generano però un cambiamento del quadro di riferimento entro cui gli enti consorziati potranno esercitare le proprie funzioni in materia di trasporto pubblico locale.

Il primo di tali interventi è costituito dalla legge finanziaria 2010 approvata con legge 23 dicembre 2009, n. 191, laddove all'art. 2, comma 186 (così come modificato con DL 25/01/2010, n. 2, convertito con modificazioni dalla Legge 26/03/2010, n. 42), viene stabilito che *“al fine del coordinamento della finanza pubblica e per il contenimento della spesa pubblica, i comuni devono adottare le seguenti misure:*

*e) soppressione dei consorzi di funzioni tra gli enti locali, ad eccezione dei bacini imbriferi montani (BIM) costituiti ai sensi dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 1953, n. 959. Sono fatti salvi i rapporti di lavoro a tempo indeterminato esistenti, con assunzione da parte dei comuni delle funzioni già esercitate dai consorzi soppressi e delle relative risorse e con successione dei comuni ai medesimi consorzi in tutti i rapporti giuridici e ad ogni altro effetto.”*

Il citato DL 2/2010 prevede, tra l'altro, all'art. 1, comma 2, che *“Le disposizioni di cui ai commi [...] 186, lettere [...] e), dell'articolo 2, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, come modificato dal presente articolo, si applicano a decorrere dal 2011, e per tutti gli anni a seguire, ai singoli enti per i quali ha luogo il primo rinnovo del rispettivo consiglio, con efficacia dalla data del medesimo rinnovo.*

Successivamente, il legislatore è intervenuto con il D.L. 78/2010, convertito con modificazioni con L. 122/2010, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica.

L'art. 14 del D.L. 78/2010 (Patto di stabilità interno ed altre disposizioni sugli enti territoriali) prevede, tra l'altro, alcuni interventi sull'esercizio delle funzioni da parte degli enti locali, di seguito richiamati:

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

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

\*\*\*

Con riferimento all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009 si evidenzia che il 17/11/2010, la Corte Costituzionale ha depositato la sentenza 326/2010 relativa al

ricorso per illegittimità costituzionale promosso dalla Regione Toscana (ric. 31/2010) e Campania (ric. 36/2010).

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

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

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

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

La Corte conclude affermando che *“è evidente, quindi, che la sopravvenuta previsione dell'esercizio obbligatorio da parte dei comuni, in forma associata, di importanti funzioni e l'esplicito riferimento alle comunità montane contenuto nel citato art. 14, comma 28, privano di effettività ed attualità la doglianza delle Regioni ricorrenti, con la conseguenza che deve essere dichiarata inammissibile la relativa questione di costituzionalità sollevata con i ricorsi introduttivi del presente giudizio.”*

\*\*\*

Ferma restando la necessità di verificare se l'applicazione dell'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009 possa riguardare la specificità dell'Agenzia per la mobilità metropolitana (l'Agenzia, in quanto istituita e partecipata dalla Regione, è formalmente un ente pubblico che non è immediatamente inquadrabile nella categoria delle forme associative di enti locali) si devono inoltre registrare due pareri rispettivamente della sezione della Corte dei Conti del Piemonte e della Lombardia.



La Corte dei Conti sezione regionale di controllo per il PIEMONTE, con la Delibera n. 101/2010/SRCPIE/PAR, con riferimento alle disposizioni di cui all'art. 2, comma 186 lett. e), afferma che *“il termine enti, che appare volutamente generico, riferendosi a più fattispecie diverse fra loro, in quella, che qui interessa, di cui alla lettera e) del comma 186 non può che indicare, secondo un'interpretazione logico-sistematica, i singoli consorzi oggetto della prescrizione. Pertanto essa si applicherà, e produrrà i propri effetti, a decorrere dal primo rinnovo – a partire dal 2011 e per tutti gli anni a seguire - del consiglio di amministrazione del consorzio interessato.”*

Quindi, qualora fosse verificato in capo ai comuni l'obbligo di soppressione dell'Agenzia, questo decorrerebbe dalla scadenza dell'attuale consiglio d'amministrazione.

Circa la sussistenza dell'obbligo di soppressione, sono da evidenziare alcuni spunti di riflessione contenuti nella Delibera n. 1063/2010/PARI della Corte dei conti Sezione Regionale di Controllo per la LOMBARDIA, per un caso riguardante lo scioglimento di consorzio di funzioni (costituito tra nove comuni lombardi); dal parere emerge la necessità di verificare quale sia la fonte di finanziamento del Consorzio potendo ciò essere rilevante ai fini della verifica della sussistenza di tale obbligo.

La disposizione di cui all'art. 2, comma 186 lett. e), prevede che l'adozione della misura in oggetto sia adottata “al fine del coordinamento della finanza pubblica e per il contenimento della spesa pubblica”.

Se però non vi è alcuna relazione tra il fine previsto dalla disposizione di legge e l'adozione delle misure che la legge richiede ai comuni di attuare (soppressione dei consorzi di funzioni) viene meno il carattere di obbligatorietà della misura stessa residuando al più, in capo ai singoli enti, la discrezionalità di adottare un provvedimento di recesso dal consorzio.

Il tema è di sicuro interesse e, con riferimento all'Agenzia, merita il necessario approfondimento.

Per verificare se il suddetto fine possa essere perseguito mediante la soppressione del consorzio Agenzia occorre verificare l'effetto che tale decisione potrebbe avere sui bilanci dei soggetti “obbligati” ovvero sui comuni aderenti.

Con riferimento alle fonti di entrata dell'Agenzia rileva in particolar modo l'art. 26 della L.R. 1/2000. In particolare, la legge regionale, a valere sul Fondo Regionale Trasporti istituito ai sensi dell'art. 16 della L.R. 1/2000, istituisce, tra gli altri uno specifico capitolo di spesa per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale.

In relazione a tale capitolo di spesa, la L.R. 1/2000 dispone, all'art. 26, commi 3 e 3 bis, le fonti di finanziamento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate dei comuni, delle province e dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana:

- i comuni destinatari delle deleghe sono autorizzati a destinare una somma non superiore all'1 per cento dello stanziamento relativo al finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale
- le province sono autorizzate, in aggiunta alla spesa annuale minima pari a lire 150 milioni (di lire), salvo aggiornamento annuale in base all'andamento dell'inflazione, a destinare una somma non superiore all'1 per cento dello stanziamento annuale disponibile;
- il consorzio di cui all'articolo 8 (Agenzia per la Mobilità Metropolitana) è autorizzato a destinare, una somma non superiore al 2 per cento delle risorse ad esso assegnate per i servizi di trasporto pubblico locale.

Le disposizioni dello Statuto relative alle risorse finanziarie del consorzio, atto a cui rimandava per la specifica disciplina l'art. 8, comma 5 della L.R. 1/2000, prevedono all'art. 29:

1. *Le entrate dell'Agenzia sono rappresentate da:*
  - a) *trasferimenti per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale;*
  - b) *trasferimenti per le attrezzature di arredo delle linee di controllo e monitoraggio dell'utenza e ad azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale;*
  - c) *trasferimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali;*
  - d) *trasferimenti per il finanziamento dei servizi complementari a quelli minimi;*
  - e) *trasferimenti dai comuni o altri enti per studi o progettazioni su commessa.*
2. *Gli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni conferite all'Agenzia sono finanziati mediante una quota dei trasferimenti stanziati per l'espletamento delle funzioni medesime. Tale quota, determinata dal Consiglio d'Amministrazione, non può essere superiore a quanto stabilisce la L.R. 1/2000 e successive modificazioni ed integrazioni. Eventuali somme aggiuntive sono deliberate espressamente dall'Assemblea contestualmente al bilancio di previsione. [...].*

In definitiva le spese di funzionamento dell'Agenzia hanno come fonte specifica la Legge Regionale ed il loro finanziamento grava sul Fondo Regionale Trasporti di cui all'art. 16 della L.R. 1/2000 e non sui bilanci dei comuni aderenti.

Quindi, non essendoci alcuna relazione tra il fine previsto dall'art. 2, comma 186, lett. e) della L. 191/2009 ed i provvedimenti di soppressione previsti dalla legge, ne deriva che la soppressione del consorzio Agenzia non sarebbe un atto obbligatoriamente imposto ex lege ai comuni aderenti.

\*\*\*

I predetti interventi intendono chiaramente anticipare in qualche modo i contenuti del disegno di legge approvato dal Consiglio dei Ministri il 19/11/2009, recante norme per *“L'individuazione delle funzioni fondamentali di Province e Comuni, semplificazione dell'ordinamento regionale e degli enti locali, nonché delega al Governo in materia di trasferimento di funzioni amministrative, Carta delle autonomie locali Riordino di enti ed organismi decentrati.”*

Il testo del disegno di legge, approvato il 30/06/2010 dalla Camera (AC 3118), ora all'esame del Senato (AS 2259), individua e disciplina le funzioni fondamentali di comuni, province e città metropolitane, individuando e trasferendo funzioni amministrative.

Il disegno di legge, qualora approvato, avrà delle sicure ricadute in termini di individuazione delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale e conferimento delle stesse già operato a livello nazionale con il D.Lgs. 422/1997 e dalla L.R. 1/2000 a livello regionale.

Il disegno di legge prevede tra le proprie finalità (art. 1, comma 3, lett. a), *“la soppressione o la razionalizzazione di enti e di organismi in ambito statale, regionale e locale con l'obiettivo che le funzioni da questi esercitate spettino a uno degli enti di cui all'art. 114, primo comma della Costituzione”* (ovvero Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni).

Ferme restando le funzioni di programmazione e coordinamento delle regioni, tra le funzioni fondamentali dei comuni, oltre all'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale (art. 2, comma 1, lett. g), è prevista *“la pianificazione dei trasporti e dei bacini di traffico e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico comunale, nonché le funzioni di autorizzazione e di controllo in materia di trasporto privato in ambito comunale, in coerenza con la programmazione provinciale”* (art. 2, comma 1, lett. q).

Le province vedranno invece tra le proprie funzioni fondamentali quelle relative all'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito provinciale (art. 3, comma 1, lett. f) oltre che *“la pianificazione dei trasporti e dei bacini di traffico e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché le funzioni di autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato in ambito provinciale, in coerenza con la programmazione regionale”* (art. 3, comma 1, lett. o).

Per quanto riguarda le funzioni fondamentali delle città metropolitane, sempre ferme restando le funzioni programmazione e di coordinamento delle regioni, alle città metropolitane sono affidate le funzioni delle province, oltre che l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano (art. 4, comma 1, lett. b) e la mobilità e viabilità metropolitana (art. 4, comma 1, lett. e).

Il disegno di legge prevede che le regioni, nelle materie di cui all'art. 117, commi terzo e quarto (tra le quali rientra il trasporto pubblico locale), possano attribuire le funzioni fondamentali alla provincia o al comune nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, nonché nel rispetto del soddisfacimento ottimale dei bisogni delle rispettive comunità.

L'art. 7 del disegno di legge, rubricato “Disposizioni di salvaguardia”, prevede che le funzioni fondamentali (come sopra richiamate per quel che interessa la funzione dell'Agenzia) non possono essere:

*“a) attribuite ad enti o agenzie statali o regionali né ad enti o agenzie di enti locali diversi da quelli cui tali funzioni fondamentali sono attribuite;*

*b) esercitate da enti o agenzie statali o regionali né da enti o agenzie di enti locali diversi da quelli cui tali funzioni fondamentali sono attribuite”*

L'art. 12 del disegno di legge stabilisce che, tra l'altro, le regioni, con proprie leggi, *“sopprimono e accorpano strutture, enti intermedi, agenzie od organismi comunque denominati titolari di funzioni in tutto o in parte coincidenti con le funzioni conferite ai comuni e alle province, evitando in ogni caso la duplicazione delle funzioni amministrative”*.

- *conferiscono le funzioni amministrative e le relative risorse umane, finanziarie e strumentali, in modo organico a comuni, province e città metropolitane al fine di evitare duplicazioni e sovrapposizioni di competenze;*
- *conferiscono agli enti locali, nelle materie di propria competenza legislativa le funzioni ad esse trasferite dallo Stato che non richiedono di essere esercitate unitariamente a livello regionale;*
- *conferiscono agli enti locali le funzioni amministrative esercitate dalla regione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.*

Circa le modalità di esercizio delle funzioni fondamentali dei comuni, l'art. 8 del disegno di legge prevede che le stesse possano essere esercitate in forma associata (obbligatoria per i comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti).

Si prevede che la regione individui con propria legge la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento delle funzioni, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni con dimensione territoriale inferiore a quella ottimale. È previsto che i comuni capoluogo di provincia e i comuni con un numero di abitanti superiore a 100.000 non sono obbligati all'esercizio delle funzioni in forma associata.

L'art. 8 prevede inoltre che, salvo quanto previsto dalle leggi regionali, *costituiscono forme associative esclusivamente la convenzione e l'unione di comuni di cui, rispettivamente, agli articoli 30 e 32 del T.U.E.L.*

Di peculiare interesse per l’Agenzia, nella sua attuale forma di consorzio di funzioni tra regione ed enti locali, è l’art. 18 del disegno di legge che prevede la soppressione di tutti i consorzi tra gli enti locali per l’esercizio di funzioni. La disposizione di legge prevede che per i consorzi che non siano costituiti esclusivamente da enti locali (come nel caso dell’Agenzia a cui partecipa anche la Regione), le regioni, al fine di concorrere agli obiettivi di contenimento della spesa pubblica, possono conferire con propria legge le funzioni già spettanti ai consorzi soppressi, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.

### **1.3. Funzionamento dell’Agenzia**

Il D.L.78/2010 così come convertito con modificazioni dalla L. 122/2010 produce ulteriori effetti anche in ordine al funzionamento dell’Agenzia.

L’art. 5, comma 7 stabilisce che

“[...] Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali, aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.”

Considerato che l’Agenzia è un consorzio promosso dalla LR: Piemonte, n. 1/2000, a cui, sulla base della Convenzione e dello Statuto si applicano le disposizioni per i consorzi di funzioni di cui all’art. 31 del T.U.E.L., e che i consorzi ex art. 31 del T.U.E.L. sono annoverabili tra le forme associative di enti locali, si è posto il problema di verificare se le indennità di funzione dei componenti del Consiglio d’Amministrazione stante la disposizione contenuta nell’ultimo periodo del citato art. 5, comma 7 possano essere erogate o meno.

L’erogabilità delle indennità è stata esclusa dall’ANCI – PIEMONTE nell’ambito di un parere reso in ordine ad una fattispecie simile (i consorzi socio – assistenziali).

Il problema della non erogabilità è stato sollevato anche da alcuni Comuni consorziati.

Pur avendo sospeso l’erogazione delle indennità sin dal mese di giugno 2010, si è ritenuto però che la disposizione in questione debba essere oggetto di approfondimento.

Il Sindaco del Comune di Grugliasco ha formulato una richiesta di parere, ai sensi dell’articolo 7, comma 8, della legge n. 131 del 2003, alla Sezione Regionale della Corte dei Conti del Piemonte con ha chiesto se sia possibile conferire l’indennità di funzione o altri emolumenti agli amministratori di enti associativi quali un consorzio di cui fa parte la Regione ed altri Enti locali, o se tale evenienza debba considerarsi preclusa dall’articolo 5, comma 7 del D.L. n. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, ai sensi del quale “agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali, aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti”.

La Sezione Regionale di controllo della Corte dei Conti, con delibera Delibera n. 93/2010/SRCPIE/PAR ha però dichiarato inammissibile la richiesta di parere sotto il profilo soggettivo.

Resta quindi ancora da verificare se la disposizione di cui all’art. 5, comma 7 del DL 78/2010 si applichi agli organi dell’Agenzia, se questa possa invece applicarsi limitatamente

ai soggetti che già ricevono una indennità dagli enti locali in cui ricoprono una funzione, o se non essendo l'Agenzia immediatamente riconducibile alla fattispecie prevista dalla norma (forme associative di enti locali), in quanto costituita e partecipata dalla Regione, anziché applicarsi la disposizione di cui all'art. 5, comma 7 del DL 78/2010 non debba invece applicarsi l'art. 6, comma 3 del DL 78/2010 che prevede "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 (tra i quali è prevista espressamente l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana), 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.

### **1.3.1. Spese per il personale**

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.

Sul punto si richiama la deliberazione del 18/12/2006 dell'Assemblea che, 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).

Nel 2010, tale spesa è evidenziata nella seguente tabella:

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Totale costo Azienda
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	€ 1.207.569,05	€ 106.275,82	€ 1.313.844,88
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	€ 0,00	€ 30.794,94	€ 30.794,94
<b>A) Totale Intervento "Personale"</b>	<b>€ 1.207.569,05</b>	<b>€ 137.070,77</b>	<b>€ 1.344.639,82</b>
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	€ 46.671,84	€ 0,00	€ 46.671,84
<i>Buoni pasto</i>	€ 37.682,03	€ 0,00	€ 37.682,03
<i>Spese missioni</i>	€ 4.000,00	€ 0,00	€ 4.000,00
<b>B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"</b>	<b>€ 88.353,87</b>	<b>€ 0,00</b>	<b>€ 88.353,87</b>
<b>IRAP</b>	€ 87.069,75	€ 8.970,25	€ 96.040,00
<b>C) Totale Intervento "Imposte e tasse"</b>	<b>€ 87.069,75</b>	<b>€ 8.970,25</b>	<b>€ 96.040,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2010 (A+B+C)</b>	<b>€ 1.382.992,67</b>	<b>€ 146.041,02</b>	<b>€ 1.529.033,69</b>

Nel corso del 2010 non si sono registrate assunzioni di personale.

Presenti al 31/12/2010 / 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

L'art. 9 del citato DL 78/2010 avrà effetti a decorrere dal 2011 sulle spese in materia di trattamento economico dei singoli dipendenti non potendo questo superare, in ogni caso, il trattamento ordinariamente spettante per l'anno 2010, al netto degli effetti derivanti da eventi straordinari della dinamica retributiva, ivi incluse le variazioni dipendenti da eventuali

arretrati, conseguimento di funzioni diverse in corso d'anno, maternità, malattia, missioni svolte all'estero, effettiva presenza in servizio.

### 1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

L'art. 3 comma 55 della L. 244/2007, così come sostituito dall'art. 46 comma 2 della L. 133/2008 prevede che *“gli enti locali possono stipulare contratti di collaborazione autonoma, indipendentemente dall'oggetto della prestazione, solo con riferimento alle attività istituzionali stabilite dalla legge o previste nel programma approvato dal Consiglio ai sensi dell'articolo 42, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267”*.

Inoltre, l'art. 3, comma 56 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 così come sostituito dall'art. 46 comma 2 della L. 133/2008 prevede che: *“Con il regolamento di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, sono fissati, in conformità a quanto stabilito dalle disposizioni vigenti, i limiti, i criteri e le modalità per l'affidamento di incarichi di collaborazione autonoma, che si applicano a tutte le tipologie di prestazioni. La violazione delle disposizioni regolamentari richiamate costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale. **Il limite massimo della spesa annua per incarichi di collaborazione è fissato nel bilancio preventivo degli enti territoriali”**.*

In relazione a quanto sopra, unitamente al bilancio 2011 e pluriennale 2011-2013 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.

In relazione a quanto sopra di seguito sono forniti i dati delle somme stanziare per l'anno 2010 nel Bilancio di previsione e di quanto impegnato sugli specifici capitoli.

PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA		
CAP.	Stanziato	Impegnato
103/2	41.000,00	30.611,65
530/3	161.500,00	57.405,17
<b>Totale</b>	<b>202.500,00</b>	<b>88.016,82</b>

Le risorse impegnate al CAP 103/2 sono state utilizzate per il compenso previsto per l'esercizio di funzioni di Segretario dell'Ente ai sensi dell'art. 21 dello Statuto, nonché di segretario verbalizzante alle sedute degli organi dell'Agenzia.

Le risorse impegnate al CAP 530/3 sono state utilizzate per i seguenti scopi:

- € 1.100,00 funzioni di tutela della salute dei lavoratori - incarico per adempimenti derivanti dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i.
- € 9.633,33 per funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale (affidamento incarico di collaborazione esterna a giornalista dipendente ente consorziato)
- € 46.671,84 attività inerenti gli scopi e le funzioni istituzionali di cui all'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia - conferimenti incarichi di collaborazione mediante procedura comparativa

Si deve evidenziare che il D.L. 78/2010, con riferimento alle spese programmate per l'anno 2011 e 2012 interviene stabilendo con l'art. 6, comma 7, 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.

### **1.3.3. Spesa per rappresentanze, mostre, pubblicità, convegni**

La Corte dei conti, Sezione Regionale di controllo per il Piemonte, con il referto sugli atti di spesa conseguenti ad attività di alta rappresentanza, pubblicità, mostre e convegni nella regione Piemonte, esercizio finanziario 2007 (del. 3/2008), pur dichiarando l'inesistenza di specifiche disposizioni che prefissino i parametri ed i presupposti che debbono sussistere perché, nelle varie fattispecie concrete, le spese erogate da un Ente pubblico possano legittimamente ricondursi alla categoria delle spese finalizzate, latu sensu, a promuovere e a garantire le esigenze di rappresentatività dell'Ente stesso nei confronti della collettività amministrata, ha richiamato principi elaborati dalla giurisprudenza amministrativa e contabile che rappresentano le “linee guida” per la verifica degli atti di spesa in esame.

La Corte afferma che “le spese oggetto di indagine possano essere legittimamente effettuate dagli Enti a condizione che sussista:

- una stretta correlazione con le finalità istituzionali dell'Ente;
- la necessità dell'Ente a una proiezione esterna delle proprie attività o a intrattenere pubbliche relazioni, finalizzate a mantenere o a accrescere il prestigio dell'Ente, inteso quale elevata considerazione, anche sul piano formale, del suo ruolo e della sua presenza nel contesto sociale, interno o internazionale per il miglior perseguimento dei suoi fini.
- previsione specifica nel Bilancio e nel Piano esecutivo di gestione;
- prefissione di criteri e tipologia di interventi con atto regolamentare o atto generale a valenza regolamentare.”

Per tale motivo il Bilancio 2010 (e il Bilancio pluriennale 2010-2012) ha previsto specifici stanziamenti per spese relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza. Di seguito si dà evidenza delle somme stanziate nel 2010 e di quanto impegnato nell'anno.

<b>SPESA PER RAPPRESENTANZE, MOSTRE, PUBBLICITA' E CONVEGNI</b>		
	<b>Stanziato</b>	<b>Impegnato</b>
Acquisti beni di consumo e/o di materie prime	6.000,00	1.000,00
Prestazioni di servizi	11.000,00	3.000,00
Utilizzo beni terzi	12.000,00	0,00
<b>Totale</b>	<b>29.000,00</b>	<b>4.000,00</b>

Nella Relazione al Bilancio 2010 è stato previsto che allo scopo di disciplinare i casi in cui sia consentito il sostenimento da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di spese di rappresentanza, nonché al fine di individuare i soggetti autorizzati ad effettuare tali spese, le



tipologia di spesa e le procedure per la gestione amministrativa e contabile, ritenendo opportuno che nel corso del 2010 l’Agenzia si dotasse di uno specifico Regolamento.

La proposta di delibera di approvazione del Regolamento (proposta 1/2010 del 15/01/2010) è stata definitivamente respinta dal Consiglio d’Amministrazione nella seduta del 18/11/2010.

#### **1.4. L’affidamento dei servizi tramite procedura concorsuale**

Nella seguente parte della relazione si ripercorrono le attività e gli atti che sono stati fino ad ora adottati ai fini dell’individuazione dei soggetti affidatari dei servizi di competenza dell’Agenzia.

Con determinazione dirigenziale n. 505 del 23/12/2009 è stata avviata una procedura finalizzata a consentire all’Agenzia di individuare i concessionari dei servizi pubblici di trasporto di persone.

Al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità si è ritenuto che la selezione dei candidati potesse avvenire nell’ambito di un Sistema di qualificazione gestito ai sensi dell’art. 232 del Codice dei contratti pubblici potendo in tal modo definire elenchi di operatori economici dotati di specifici requisiti morali, tecnici e finanziari, interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone, di competenza dell’Agenzia.

Il Sistema di qualificazione era stato previsto di durata indeterminata.

Tenuto conto dell’indirizzo alle gare n. 1 contenuto nella deliberazione dell’Assemblea n. 2/2 il 14/06/2007 nel quale si prevedeva che le gare dovessero riguardare separatamente l’esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana relativi ai seguenti ambiti:

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

il Sistema aveva previsto la classificazione degli operatori economici in tre diverse Categorie:

- A-Servizi su strada (autobus);
- B-Servizi in ambiti territoriali densamente popolati (autobus e tram);
- C-Servizi su ferro (ferrovia).

Per tutte le Categorie si è previsto che gli operatori economici che richiedono la qualificazione siano in possesso dei requisiti di ordine generale previsti dall’art. 38 del Codice dei contratti pubblici; è altresì previsto il possesso di requisiti di capacità economica e

finanziaria, di idoneità professionale e capacità tecnica, di organizzazione aziendale per sistemi di gestione e di organizzazione aziendale per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Ciascuna delle predette Categorie è stata suddivisa in Classi di qualificazione al fine di individuare specifici livelli di produzione ai quali parametrare i requisiti di capacità tecnica il cui possesso ciascun operatore è chiamato a dimostrare per ottenere la qualificazione richiesta.

La pubblicazione dell'avviso di istituzione del sistema di qualificazione è stata utilizzata come bando di gara per l'indizione di una procedura ristretta per l'affidamento in concessione, per la durata di anni sei dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito di bacino della corona metropolitana, rientranti nella Categoria A, Classe A3 "servizi su strada mediante autobus" per un totale di 11 milioni di vett\*Km annui circa.

Con riferimento alla procedura relativa alla selezione del concessionario dei servizi di trasporto pubblico locale dell'ambito urbano esteso di Torino, il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, con l'ordine del giorno adottato in data 17/12/2009, ne aveva disposto la sospensione.

\*\*\*

Per i servizi rientranti nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e servizi regionali associati, afferenti alla Categoria C del Sistema di qualificazione non era stata prevista la concomitante indizione della gara tenuto conto della necessità di chiarire il quadro delle risorse economiche disponibili anche in relazione ai trasferimenti provenienti dallo Stato in attuazione alla legge 2/2009.

Inoltre, precedentemente, la Regione Piemonte, con DGR n. 41-11759 del 13/07/2009 di approvazione gli "indirizzi propedeutici all'avvio delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi sulla rete ferroviaria regionale piemontese", aveva individuato nella tempistica di attivazione delle procedure di gara una specifica differenziazione del *lotto metropolitano* in relazione ai significativi interventi di potenziamento infrastrutturale programmati in coerenza con l'avanzamento del progetto del sistema ferroviario metropolitano strutturato dall'Agenzia.

Nell'ambito del *lotto metropolitano*, di competenza dell'Agenzia, confluiranno i servizi attualmente gestiti nell'ambito di 2 contratti di servizio stipulati dall'Agenzia con Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A.

Entrambi i contratti, che prevedevano ab origine una scadenza al 31/12/2006, contengono una specifica clausola in ordine alla durata contrattuale con la quale se ne stabilisce la validità comunque fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

La validità del contratto non è stata mai messa in discussione da GTT S.p.A.

Diversamente, Trenitalia S.p.A, a decorrere dall'anno 2008, ha comunicato la volontà di rinegoziare i contenuti e la struttura del Contratto di Servizio, sia in termini economici sia in termini di qualità attesa, proponendo un nuovo schema – il cosiddetto "Catalogo" – in cui il prezzo di ogni treno è proporzionato al tempo di servizio, alla fascia oraria nonché ai posti offerti, e non all'unità storica di misura del treno x km.

Trenitalia, pur garantendo l'esecuzione dei servizi previsti dall'orario ferroviario 2008 e nei successivi orari annuali, di fatto ha iniziato sistematicamente a disattendere le obbligazioni di tipo amministrativo-gestionale previste dal Contratto di riferimento, richiedendo maggiori compensazioni autonomamente determinate.

L'Agenzia, ha continuato ad attenersi alle disposizioni previste dal Contratto di riferimento ed alle risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione Piemonte.

La presa di posizione dell'Agenzia, unitamente a quella analogamente assunta dalla Regione Piemonte, è stata oggetto di specifico ricorso al TAR dal parte di Trenitalia S.p.A. notificato il 12/03/2010 (ad oggi non risulta che sia stata chiesta la fissazione dell'udienza).

La Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. (S.C.R. – Piemonte), appositamente incaricata dalla Regione Piemonte, sulla base della D.G.R. n. 41 – 11759 del 13 luglio 2009 e della D.G.R. n. 12 – 12387 del 26 ottobre 2009, aveva proceduto alla pubblicazione di un bando di gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario nell'ambito dei servizi di competenza della Regione Piemonte da suddividersi in tre lotti ( Nord Est, Sud-Est, Torino – Milano).

La procedura di gara, inizialmente sospesa, con successivo provvedimento del Dirigente del Settore regionale Servizi di Trasporto Pubblico - Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica n. 303/DB1204 del 26 novembre 2010), è stata revocata.

Nel frattempo l'Amministratore Delegato di Trenitalia ha fornito alla Regione gli elementi base per addivenire alla stipula del rinnovo del Contratto di Servizio, prevedendo tra l'altro:

- la regolarizzazione del periodo pregresso delle annualità dal 2008 al 2010 con un importo economico di riferimento calcolato sulla base dei corrispettivi storici;
- che il corrispettivo richiesto da Trenitalia S.p.A. alla Regione Piemonte ed all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, al netto dei finanziamenti Ministeriali diretti dallo Stato alla Società stessa, ammonta complessivamente a 474 M€ (I.V.A. esclusa), così ripartiti:
  - quota a carico della Regione Piemonte: 406.874.520,30 euro (I.V.A. esclusa);
  - quota a carico dell'AMM: 67.125.479,70 euro (I.V.A. esclusa) (inferiore rispetto alle risorse disponibili impegnate nel corso del triennio di riferimento,

La Giunta Regionale con D.G.R. n. 22-1095 del 30.11.2010, ha revocato la D.G.R. n. 41 – 11759 del 13 luglio 2009 e la D.G.R. n. 12 – 12387 del 26 ottobre 2009, approvando nuovi indirizzi per l'avvio del processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale.

Con nota prot. Agenzia 201/2011 del 19/01/2011, la Regione Piemonte ha trasmesso la D.G.R. n. 10-1267 del 23.12.2010 con la quale la Giunta Regionale ha preso atto che in data 13.12.2010, la Regione, Trenitalia e Ferrovie dello stato S.p.A. hanno sottoscritto un "Protocollo d'intesa per il potenziamento e il miglioramento del servizio ferroviario regionale in Piemonte".

L'allegato A al Protocollo d'intesa (Linee guida per la stipula del contratto di servizio) prevede all'art. 15 la disciplina della "Regolarizzazione del periodo pregresso relativo alle annualità dal 2008 al 2010" nei termini già indicati dall'Amministratore delegato di Trenitalia.

Con la citata nota prot. Agenzia 201/2011 del 19/01/2011, il Direttore Trasporti della Regione Piemonte aveva inoltre auspicato che le strutture competenti in materia di trasporto

pubblico ferroviario della Regione e dell’Agenzia si attivassero per concertare un’ipotesi di testo contrattuale di riferimento al fine di dare avvio ai lavori tematici previsti dal Protocollo d’intesa.

A tal fine il giorno 24/01/2011 si è svolto presso l’Agenzia il primo incontro teso ad effettuare una disamina delle “Linee guida per la stipula del contratto di servizio”, del lavoro svolto dalle due strutture tecniche per l’impostazione dei contratti di servizio ferroviari e dei differenti compiti da sviluppare.

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, con nota prot. n. 5737 del 27.12.2010 a firma del Presidente, aveva già dichiarato la disponibilità ad addivenire ad un unico atto transattivo tra la Regione Piemonte, l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino e Trenitalia S.p.A., afferente l’esercizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale esercito da Trenitalia S.p.A. in Piemonte, relativo alle annualità 2008 - 2009 e 2010;

\*\*\*

L’avvio della procedura relativa al Sistema di qualificazione, è avvenuta sulla G.U.U.E. in data 26/12/2009, prevedendo contestualmente l’avvio della procedura ristretta relativa all’affidamento in concessione dei servizi relativi all’ambito di bacino della corona metropolitana (la data di ricezione delle domande era stata fissata al 26/02/2010).

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, ha chiesto al direttore generale f.f. di procedere alla sospensione delle procedure avviate.

La richiesta è 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 trae dalla predetta analisi si sostanzia nello specifico indirizzo di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti i servizi attinenti la mobilità urbana talché il Consiglio Comunale ha approvato 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 presuppone l'individuazione di un'unica stazione appaltante che gestisca in un'unica procedura di gara l'affidamento di tutti i predetti servizi.

Il Comune di Torino ha ritenuto pertanto 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), può 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 saranno affidati nell'ambito 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, nei seguenti termini:

*Gli studi effettuati nell'ambito del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico 2007-2009 sui bacini di servizio hanno individuato i seguenti ambiti:*

1. *ambito urbano esteso di Torino comprensivo di tutte le linee tranviarie e autobus urbane e di parte delle linee suburbane (“direttrici”);*
2. *ambito di bacino della corona metropolitana comprensivo di parte delle linee autobus suburbane (“integratrici” 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;*
3. *ambito Sistema Ferroviario Metropolitano comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche;*

*I contratti di servizio che saranno stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana dovranno consentire la gestione e la programmazione integrata ed unitaria dei servizi di TPL relativi agli ambiti 1 e 2 sopra descritti.*

L'indirizzo 1 non riguarda più 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 operi 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.

La struttura dello schema contrattuale allegato alla delibera prevede che ciascuna tipologia di servizio messo a gara sia regolata da una sezione generale comune a tutti i servizi (artt. 1-22) ed una sezione specifica (in tutto le sezioni specifiche sono quattro). La sezione II è dedicata al servizio di trasporto pubblico locale urbano e suburbano (art. 23-37). Allegati alla sezione II sono il Piano di esercizio (numero e descrizione delle linee, fermate, dati vetture chilometro, orari, frequenza) ed il Sistema Formula aggiornato a maggio 2009.

Il bando di gara della Città di Torino è stato pubblicato sul Supplemento alla GUUE del 20/10/2010 e la documentazione di gara è stata resa disponibile sul sito internet del Comune di Torino a partire dal giorno 26/10/2010.

Con riferimento ai servizi di interesse dell'Agenzia, si evidenzia che 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.

In effetti, non risultano compresi nell'oggetto di gara i servizi riconducibili agli attuali servizi di tipo extraurbano ed ai servizi dei comuni di Chieri, Settimo e Moncalieri; il valore dei servizi non inseriti nella procedura del Comune di Torino è pari a circa 5,45 milioni di vetture\*km ed un importo complessivo disponibile, con riferimento al bilancio 2010, pari a 9,5 milioni di € al netto di iva e agevolazioni tariffarie.

Con deliberazione n. 25/2010 del 13/12/2010 il Consiglio d'Amministrazione ha dato mandato al direttore generale f.f. di verificare:

- a) se sussistono le 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;
- b) se 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.

Qualora le predette verifiche non consentissero l'affidamento dei servizi attualmente non previsti dalla procedura del Comune di Torino la struttura dell'Agenzia è impegnata dalla predetta deliberazione a predisporre una nuova procedura di selezione del concessionario in sostituzione della procedura sospesa nel febbraio 2010.

Precedentemente, il Consiglio d'Amministrazione, visto l'approssimarsi del termine di cui all'art. 23 bis, comma 8, lett. e) del D.L. 112/2008 convertito con modificazioni dalla L. 133/2008 e s.m.i. i cui effetti si sostanziano nella cessazione degli affidamenti senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, ha dato mandato al direttore generale f.f. di attivare la procedura di cui all'art. 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007 (provvedimenti di emergenza) così come richiamata dall'art. 61 della L. 23/07/2009, n. 99.





## PARTE II – PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2010

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

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.

Il Piano Esecutivo di Gestione all'**obiettivo 1.IV Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana** prevedeva l'aggiornamento delle informazioni sulla mobilità dei cittadini: indagini IMQ 2010 e Formula.

Le informazioni sulla mobilità consentono di operare su orizzonti di lungo periodo per l'individuazione delle strategie per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e le valutazioni quantitative degli scenari alternativi individuati nelle fasi progettuali. In particolare il Piano Esecutivo di Gestione prevedeva l'obiettivo di seguito descritto: **1.III - Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani di intervento.**

#### 2.1. Iniziative per la conoscenza della mobilità

L'Agenzia ha avviato l'acquisizione delle esigenze della mobilità dei cittadini dell'area metropolitana di Torino e della qualità percepita dei trasporti (indagini IMQ) dando seguito, in continuità di tecniche e di metodi, alle iniziative condotte fino al 2004 con cadenza biennale da parte di GTT per conto di Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino.

La prima indagine svolta dall'Agenzia è stata quella del 2006, con un campione di piccole dimensioni, nel 2008 si è svolta un'indagine su campione di grandi dimensioni affiancando alla tradizionale indagine telefonica con tecnica CATI una fase di interviste personali a domicilio, volte a stimare la quota di popolazione residente non raggiungibile con il telefono fisso ovvero raggiungibile ma non presente nei pubblici elenchi e un'indagine al cordone che consiste nell'intercettare la quota di c.d. "City Users" ovvero persone non residenti nella Provincia di Torino che vi si recano per vari motivi.

Sulla base dell'alternanza dei campioni è stata avviata l'indagine IMQ 2010 su un campione di 7.500 persone e il relativo bando di gara è stato pubblicato alla fine del 2009 utilizzando il già avviato albo fornitori dell'Agenzia.

Come si vedrà in seguito, l'anno 2009 è stato l'anno in cui si è avviato il passaggio di Formula in Agenzia. L'Agenzia deve quindi intervenire per lo sviluppo delle indagini conoscitive finalizzate alla ripartizione delle indagini da traffico tra i vari contratti di servizio attraverso i quali è dato in concessione il TPL nella Regione Piemonte. Insieme all'IMQ è stato previsto nel 2009 l'avvio dell'indagine Formula. Si è avviata nel 2009 la progettazione di una indagine tipo anche attraverso il confronto con l'azienda GTT che se ne era occupata negli anni passati come azienda incaricata della gestione del sistema integrato all'interno

dell'accordo commerciale tra gestori di TPL. I risultati di questo studio saranno perfezionati nel corso del 2010 e si giungerà quindi alla definizione della prima indagine per la ripartizione dei ricavi svolta dall’Agenzia passando attraverso una fase iniziale di test.

## 2.2. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana

### 2.2.1. Risultati dell’indagine IMQ 2010

Dalle analisi svolte sui dati dell’indagine CATI 2010 emergono le seguenti linee di tendenza rispetto al 2008:

- I residenti nell’area, secondo i risultati dell’indagine 2010, hanno effettuato 3 milioni 431 mila spostamenti nel giorno feriale, +8,6% rispetto all’indagine del 2008. Il dato è però ancora inferiore ai 3 milioni 763 mila spostamenti/giorno del 2006. (Figura 1).
- Per quanto riguarda la mobilità motorizzata, i residenti nell’area hanno effettuato 2 milioni 464 mila spostamenti con auto o mezzi pubblici nel giorno feriale, +12% rispetto all’indagine del 2008. Anche questo dato è inferiore ai 2 milioni 537 mila spostamenti/giorno del 2006 (Figura 2).
- Dopo una fase di contrazione nella quota di mercato del trasporto pubblico, culminata nel 2006 con il 23%, dal 2008 si assiste ad una ripresa, raggiungendo il 26,4%.

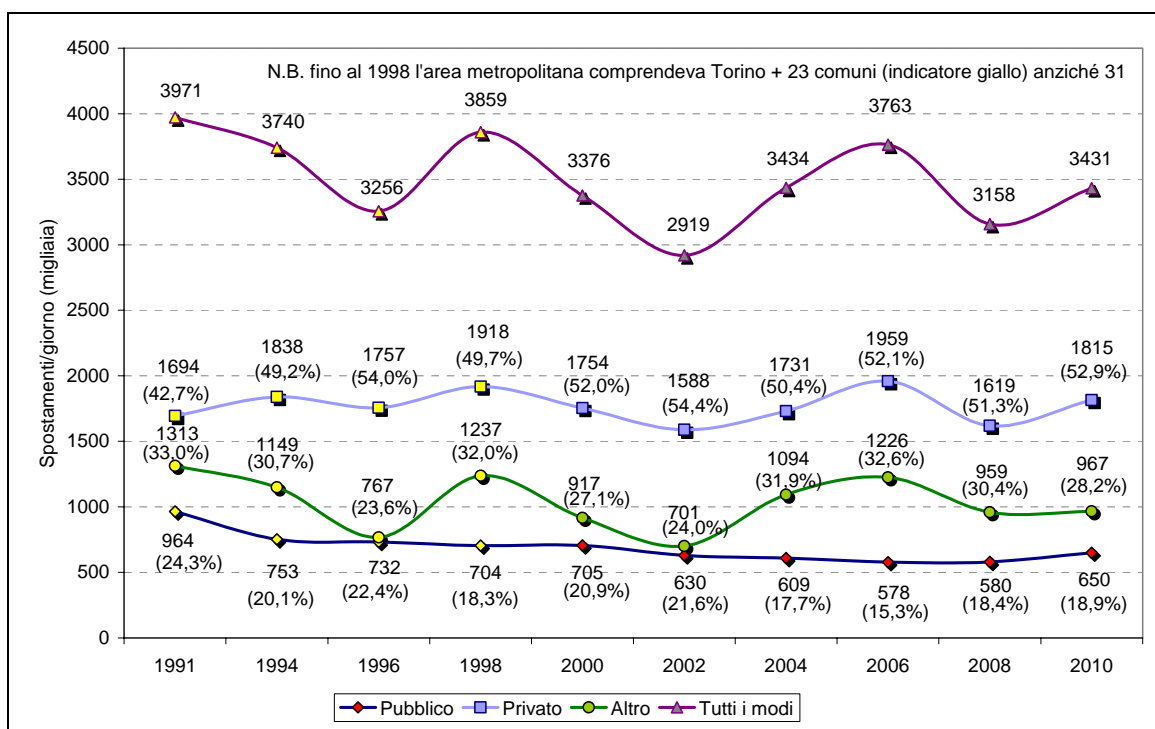


Figura 1 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

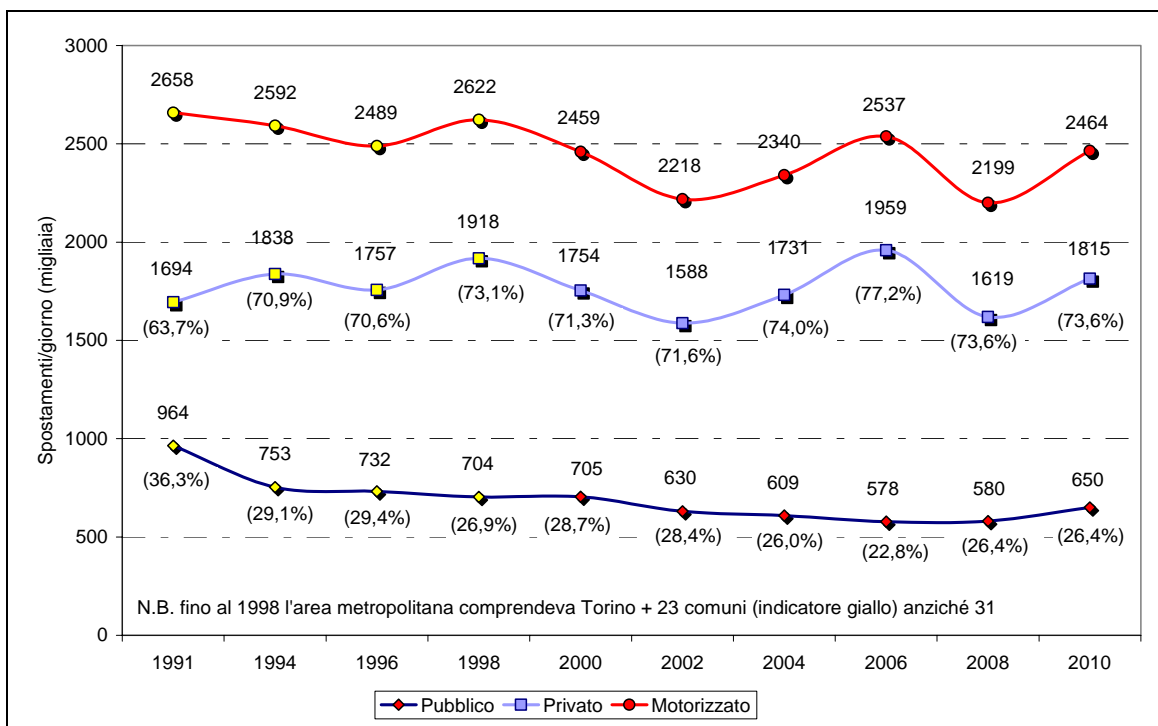


Figura 2 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- Gli spostamenti con mezzo pubblico aumentano, passando dai 580 mila spostamenti del 2008 ai 650 mila del 2010. Tuttavia, a causa dell'aumento di egual misura della mobilità privata, la quota di mercato del TPL resta stabile al 26,4% nel 2010 come nel 2008.

### 2.2.2. Analisi dei dati finalizzate alle esigenze degli Enti territoriali

Su richiesta di Enti territoriali ed istituzioni sono state effettuate anche nel corso del 2010 delle elaborazioni sui dati di mobilità desunti dalle indagini. Si citano qui di seguito alcuni di questi elaborati.

Su richiesta dei comuni di **San Mauro Torinese**, **Settimo Torinese** e **Rivoli** sono stati elaborati i dati di mobilità raccolti nel corso delle indagini campionarie IMQ del 2004, 2006 e 2008 relativamente agli spostamenti che interessano la zona campionaria dei comuni stessi.

Analisi dati di mobilità per la Città di San Mauro Torinese  
Gennaio 2010



Analisi dati di mobilità per la Città di Settimo Torinese  
Marzo 2010



Analisi dati di mobilità per la Città di Rivoli  
Giugno 2010



### **2.2.3. La frequentazione dei servizi**

Per quanto concerne la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all’Agenzia, continua l’attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative all’uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri. Questi dati, per quanto riguarda il sistema bus extraurbano, sono raccolti due volte all’anno da parte delle Aziende come obbligo contrattuale. I risultati sono raccolti in un apposito rapporto di sintesi che viene di regola prodotto a partire da giugno dell’anno successivo.

Servizio di autobus extraurbani  
Andamento frequentazioni 2004 – 2009  
Maggio 2010



Per il trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino, in assenza di tale obbligo, GTT effettua tuttavia conteggi non sistematici ma focalizzati su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete. Tali conteggi aggiornano quelli del 1998-99 che costituiscono l’ultima fonte completa di informazioni sulla frequentazione della rete urbana e suburbana.

Nella seconda parte del 2010 l’Agenzia ha acquisito da GTT i risultati delle rilevazioni di utenza effettuate dal 2004 in poi.

L’Agenzia ha continuato a seguire gli andamenti della frequentazione della rete notturna confrontando in particolare i risultati della terza estate di effettuazione del servizio con quelli delle due estati precedenti

Frequentazione della rete notturna  
 Aggiornamento al 12 Settembre 2010  
 Ottobre 2010



Dovranno essere più approfonditamente valutate le azioni da perseguire, a seguito della realizzazione del sistema di pagamento a microchip, perché le informazioni sui passeggeri trasportati siano raccolte automaticamente e messe a disposizione quotidianamente dell’Agenzia.

## 2.3. La qualità percepita dai cittadini

### 2.3.1. Risultati dell’indagine IMQ 2010

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 il gradimento di entrambi i modi di trasporto cresce di pari passo dal 2006 ad oggi (Figura 3).

Giudizio iniziale	2004	2006	2008	2010
Trasporto pubblico	6,37	6,58	6,70	6,90
Auto privata	7,20	6,96	7,10	7,24

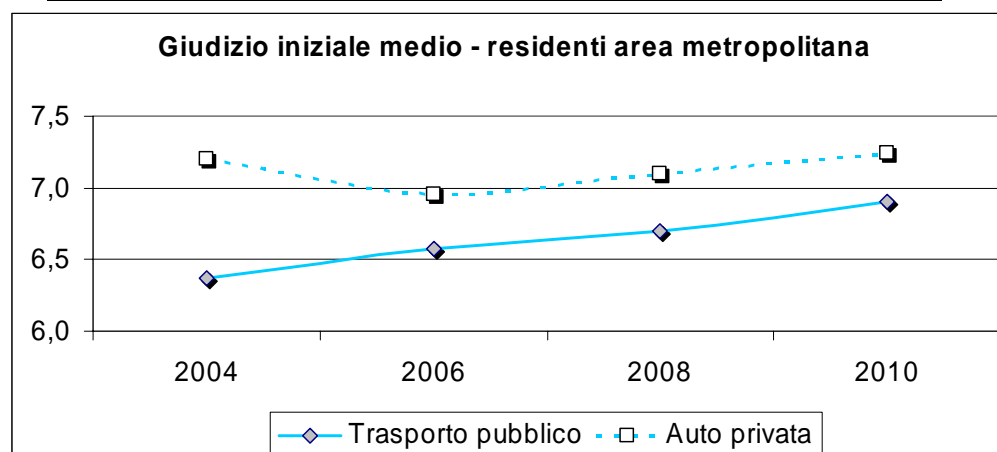


Figura 3 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l’elevato gradimento della metropolitana (seppure in leggero calo nel 2010 dopo la prima fase entusiastica) e la ripresa dei giudizi della ferrovia (Figura 4).

Giudizio iniziale	2004	2006	2008	2010
Urbano di Torino	6,35	6,59	6,73	6,94
Urbano di superficie	6,35	6,46	6,41	6,59
Metropolitana		8,73	8,78	8,59
Extraurbano	6,68	6,46	6,61	6,82
Ferrovia	6,33	6,48	5,9	6,13

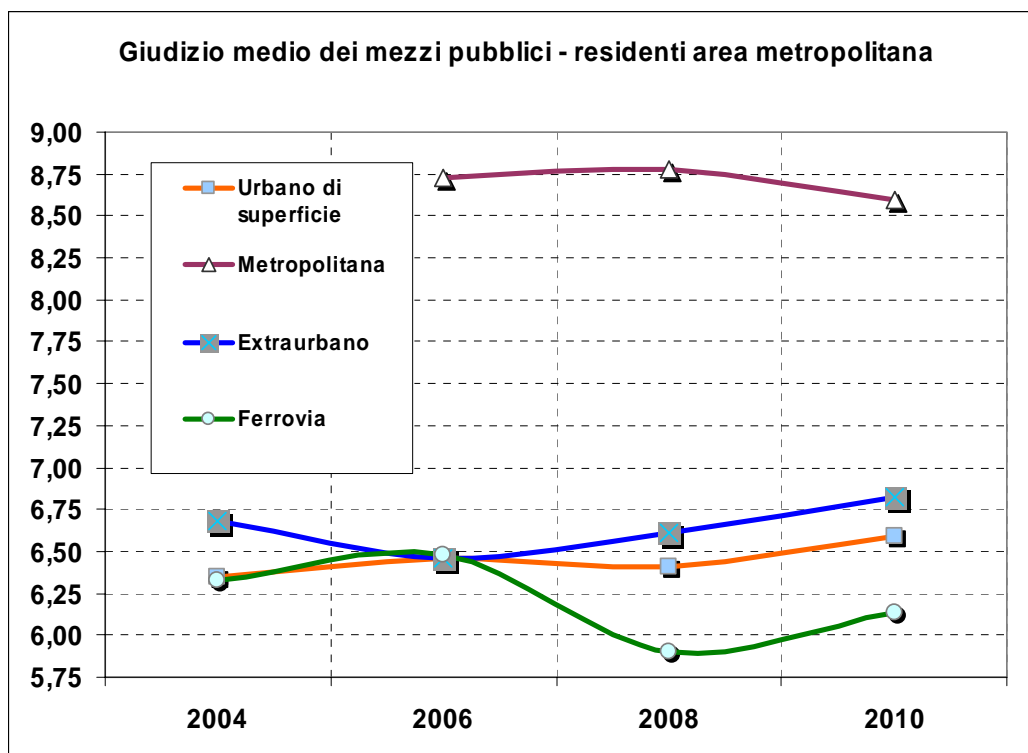


Figura 4 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio mezzi pubblici - residenti area metropolitana

## 2.4. Le valutazioni di scenario

I diversi assetti che il sistema di trasporto pubblico può assumere possono essere valutati analiticamente (in termini di domanda e di prestazioni) con l'utilizzo del set di modelli matematici ISTMO.

A tale scopo è stato previsto l'**Obiettivo PEG 1.III**: Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani di intervento.

La prima attività prevede l'aggiornamento della descrizione dell'attuale offerta viabile per allinearla a quella utilizzata dalla Città di Torino tramite il sistema 5T e l'aggiornamento dello scenario futuro di offerta, recependo eventuali ulteriori elementi di scenario. Tale attività è stata avviata nel 2010 e dovrà essere intrapresa nel 2011.

La seconda attività prevede la ricalibrazione del modello di ripartizione modale ISTMO\_MOST sui dati di domanda IMQ 2008 e la sua estensione per consentire la stima (oggi non prevista) della diversione modale dall'uso dell'auto a quello del trasporto pubblico (in particolare ferroviario) nella mobilità in ingresso all'area metropolitana proveniente dalle direttrici esterne (ed analogamente per la mobilità in uscita).

A tale scopo, nel primo semestre 2010 è stata avviata una collaborazione con il Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Infrastrutture Civili del Politecnico di Torino (DITIC) che prevede un programma di formazione delle professionalità interne all’Agenzia sulla conoscenza degli strumenti modellistici utilizzati per stimare le scelte modali degli individui. Tale attività si protrarrà fino al mese di ottobre 2010.

L’attività, proseguita per tutto il 2010, è realizzata in modo più diluito nel tempo per cui, di comune accordo con il Politecnico di Torino, la collaborazione è stata estesa al 1° semestre del 2011. Nel 2010 si è completata la formazione del personale interno dell’Agenzia; nel 2010 si procederà alla generazione di un modello aggiornato di scelta dei Modi.

Uso dei modi nell’Area Metropolitana Torinese  
Report 1 – Modelli di scelta modale e metodi di  
calibrazione  
Maggio 2010



Sempre nel quadro delle valutazioni di scenario condotte con gli strumenti modellistici, nel primo semestre del 2010 sono state aggiornate le valutazioni sulla Linea 2 della Metropolitana alla luce dell’ipotesi prevista dalla variante 200 del P.R.G. che prevede una diramazione della Linea 2 verso l’autoporto Pescarito (come di seguito esposto, § 3.2.1).

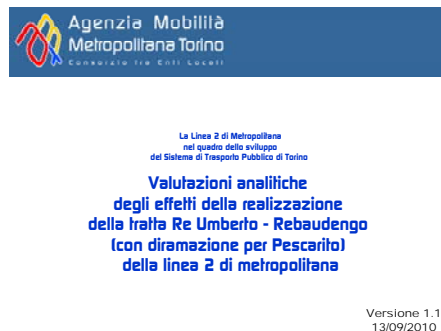
La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del  
Sistema di Trasporto Pubblico di Torino.  
Aggiornamento 2010  
Aprile 2010



In continuità ed integrazione con le precedenti è stata effettuata, su richiesta della città di Torino, la valutazione di un possibile assetto intermedio tra gli scenari con presenza della sola linea 1 di metropolitana Collegno-Porta Nuova e Collegno-Bengasi e lo scenario con rete di metropolitana completa costituita dalla linea 1 Rivoli-Bengasi-(Nichelino) e dalla linea 2 Rebaudengo/Pescarito – Orbassano. Come elemento di novità la valutazione analizza l’adeguamento della capacità offerta dalla linea 2 di metropolitana al carico massimo realizzabile, con analisi di sensitività dell’utenza e del carico massimo delle altre linee a tale adeguamento.

La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del Sistema di Trasporto Pubblico di Torino. Valutazioni analitiche degli effetti della realizzazione della tratta Re Umberto - Rebaudengo (con diramazione per Pescarito) della linea 2 di metropolitana

Settembre 2010



Il sistema tranviario è oggetto di una specifica attività di approfondimento per la quale l’Agenzia si avvale della collaborazione della Società IBV Hüsler AG di Zurigo.

Nell’orizzonte di lungo periodo il sistema tranviario coerente con il tracciato scelto per la seconda linea di metropolitana è costituito, secondo gli studi citati, da 8 linee (+ tranvia Sassi-Superga) con una lunghezza di esercizio di circa 80-100 km (in asse) e con servizio di circa 7-8,5 milioni di veicoli\*km/anno (vedi figg. al precedente paragrafo).

È continuato nel 2010 il riesame dell’architettura di questo sistema volto ad analizzare criticamente i principi del disegno di rete al fine di amplificarne la valenza di interscambio con il sistema ferroviario e di metropolitana.

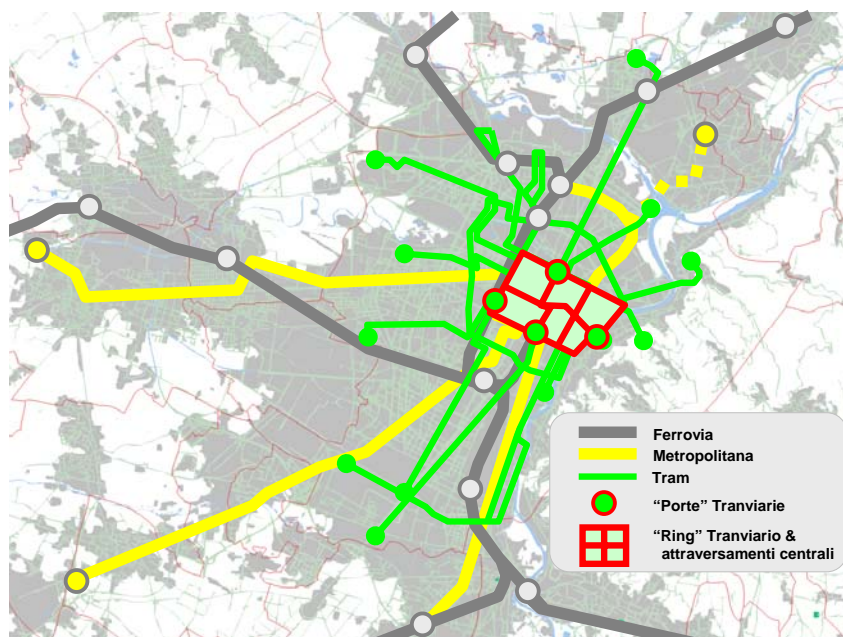


Figura 5 – Architettura della rete tranviaria

Il lavoro si è concluso nel 2010: IBV ha presentato una proposta, con alcune varianti, di nuova rete tranviaria finalizzata alla migliore integrazione con il sistema ferroviario.

In corso d’opera l’Agenzia ha provveduto ad eseguire valutazioni analitiche, mediante simulazione, delle varianti di rete via via proposte da IBV Hüsler AG effettuando comparazioni con gli schemi di rete proposti in valutazioni pregresse. Le valutazioni hanno evidenziato l’impossibilità di prescindere da un ridisegno meditato delle linee bus (sia per la rete proposta da IBV Hüsler AG sia per sviluppi della rete tranviaria proposti in precedenza).



Valutazione mediante simulazione dell’assetto del sistema tranviario di Torino in scenari di medio-lungo periodo  
Febbraio 2010



Schematizzazione delle linee tranviarie nelle simulazioni.  
Marzo 2010



Simulazione della rete tranviaria proposta da da IBV Hüsler AG.  
Marzo 2010



Lo studio di IBV Hüsler AG risulta particolarmente accurato per quanto riguarda suggerimenti di efficace sistemazione degli impianti e delle fermate del TP urbano (non solo tranviario) nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie.

Progetto Rete Forte 2012  
Novembre 2010



## 2.5. Sviluppo del sistema tariffario

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 di questi ultimi anni e si è prefigurato un ruolo dell’Agenzia come Ente regolatore del sistema integrato.

A tale proposito è stato redatto un documento denominato “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula” che racchiude tutti i contenuti del programma Triennale di Agenzia e descrive il futuro assetto del sistema tariffario integrato, le regole per il riparto degli introiti da abbonamenti e introduce anche un’ipotesi di biglietto integrato nell’area metropolitana.

Nel 2010 sono iniziate le attività relative alla progettazione della prima indagine per il riparto degli introiti nel sistema tariffario integrato Formula come previsto nell’**obiettivo PEG 1.IV Piano della Mobilità dell’area metropolitana Attività 1**. Aggiornamento delle informazioni sulla mobilità dei cittadini: indagini IMQ 2010 e Formula. È stata bandita una gara per l’effettuazione di una prima indagine pilota ed è stato affidato l’incarico ad una ditta specializzata nel settore. La fase di rilevazione (field) è prevista per il primo semestre del 2011.

Nel 2010 è stato avviato un tavolo di lavoro con lo scopo di valutare l’introduzione del **BIM - Biglietto Integrato Metropolitan**, così come prefigurato nel sopra citato documento “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula”. L’Agenzia ha delineato un possibile approccio metodologico/operativo all’introduzione del BIM evidenziando gli approfondimenti necessari e le criticità che dovranno essere superate.

IL BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO  
Caratteristiche, applicazione, criticità  
Settembre 2010



### 3. Sviluppo di medio e lungo termine del sistema della mobilità in area metropolitana

#### 3.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitan

Nel corso del 2010, l’Agenzia ha proseguito lo sviluppo della pianificazione del Sistema Ferroviario Metropolitan. Tra le attività svolte si segnalano:

- l’approfondimento dell’evoluzione dei servizi e della rete infrastrutturale in scenari di medio-lungo periodo;
- il monitoraggio dell’evoluzione degli interventi infrastrutturali;
- gli approfondimenti relativi al materiale rotabile;
- l’estensione del SFM a Bra
- la comunicazione e condivisione del progetto.

Per quanto riguarda **l’approfondimento dell’evoluzione dei servizi e della rete infrastrutturale in scenari di medio-lungo periodo**, L’Agenzia ha partecipato settimanalmente alle riunioni ed attività dell’Osservatorio, alle riunioni del Gruppo ristretto di Esercizio per la progettazione preliminare della Torino-Lione ed ha collaborato al Comitato di Pilotaggio per la redazione del Piano Strategico della Provincia di Torino. Nei documenti finali del piano è stato inserito, come elemento centrale delle politiche della mobilità, il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano.

### **3.1.1. L’esercizio del Sistema Ferroviario Metropolitano negli orizzonti di lungo periodo**

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l’orizzonte di medio/lungo periodo dei servizi di competenza dell’Agenzia sarà caratterizzato dalla istituzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). La pianificazione degli sviluppi del SFM è strettamente correlata allo sviluppo degli altri servizi ferroviari (passeggeri e merci) afferenti al nodo e alla definizione infrastrutturale del nodo di Torino. I temi inerenti alla programmazione di medio/lungo periodo sono stati, pertanto, trattati all’interno dell’Osservatorio Tecnico della linea Torino-Lione a cui l’Agenzia ha attivamente partecipato.

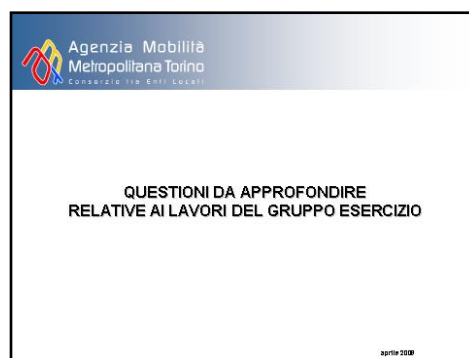
Nel corso del 2010 l’Osservatorio ha concluso la sua “terza fase”, con la pubblicazione da parte di LTF del progetto preliminare, e ha iniziato la sua “quarta fase”. Durante l’anno si è riunito con cadenza settimanale, per un totale di 38 riunioni (25 relative alla “fase 3” e 13 alla “fase 4”). L’attività dell’Osservatorio si è inoltre articolata in una serie di Gruppi di Lavoro Ristretti al fine di approfondire alcune tematiche. L’Agenzia ha partecipato alle riunioni dei vari gruppi di lavoro.

#### *Gruppo Lavoro Ristretto Esercizio*

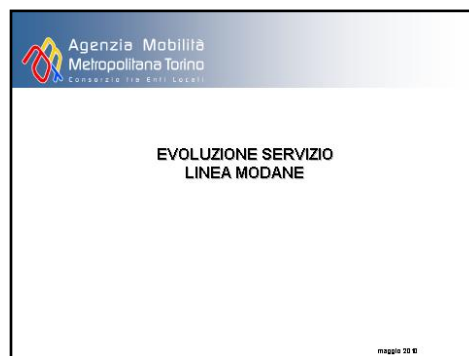
Il Gruppo Lavoro Esercizio ha proseguito gli studi iniziati nel corso del 2009. In particolare sono stati discussi e approfonditi gli sviluppi infrastrutturali futuri dei nodi di Torino e Lione e la conseguente evoluzione dei servizi. Con la 13a riunione (13 giugno 2010) il gruppo ha fornito alcune valutazioni semplificate nell’ambito della preparazione del Progetto Preliminare della linea Torino-Lione.

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha realizzato e presentato i seguenti documenti:

Questioni da approfondire relative ai lavori del Gruppo Esercizio  
aprile 2010



Evoluzione servizio linea Modane  
maggio 2010



Itinerari treni merci, scenario 2012 e 2030 sulla base delle indicazioni fornite in OT  
maggio 2010



Nota Gruppo Lavoro Susa e Gruppo di Lavoro Esercizio  
maggio 2010



*Gruppo di Lavoro Ristretto Costi e Benefici e Demarche Grand Chantier*  
il “Gruppo di Lavoro Ristretto Costi Benefici e Demarche Grand Chantier” a cui partecipano tecnici dell’Osservatorio, esperti degli Enti Locali, dei committenti (LTF e RFI) e dei progettisti. È stato istituito con i seguenti obiettivi:

- in una prima fase, fornire le indicazioni per realizzare dell’analisi Costi Benefici
- in seguito, verificare periodicamente l’andamento dell’analisi (ipotesi, processi, risultati ecc.)

Come noto, l’analisi Costi-Benefici di una nuova infrastruttura di trasporto ferroviario è uno studio e una quantificazione degli effetti del progetto sulla rete globale dei trasporti, sui sistemi territoriali e sull’insieme dei gruppi dei portatori di interesse coinvolti.

Nel corso delle riunioni del gruppo di lavoro è emersa la necessità di operare un maggiore approfondimento sugli effetti territoriali a scala locale dell’opera. Infatti si è voluto sottolineare

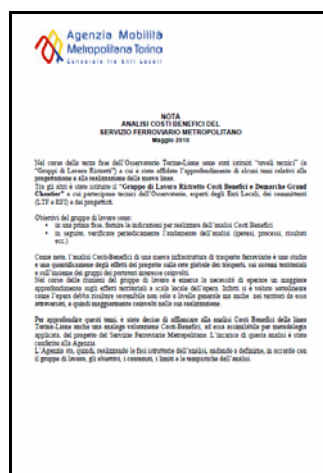
come l’opera debba risultare sostenibile non solo a livello generale ma anche nei territori da essa attraversati, e quindi maggiormente coinvolti nella sua realizzazione.

Per approfondire questi temi, è stato deciso di affiancare alla analisi Costi Benefici della linea Torino-Lione anche una analoga valutazione Costi-Benefici, ad essa assimilabile per metodologia applicata, del progetto del Servizio Ferroviario Metropolitan. L’incarico di questa analisi è stato conferito alla Agenzia.

L’Agenzia ha predisposto gli strumenti e reperito ed organizzato le informazioni per assolvere l’incarico. Si è trattato di una attività molto dispendiosa in termini di tempo che ha comunque permesso di avere entro il 2010 un quadro conoscitivo abbastanza completo per effettuare le valutazioni (che sono poi giunte ai primi risultati entro il mese di febbraio 2011).

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha realizzato e presentato i seguenti documenti:

Nota Gruppo Lavoro Costi e Benefici  
maggio 2010



Nota sull’Analisi Costi-Benefici del Servizio Ferroviario  
Metropolitano. Bozza 20 settembre 2010  
Settembre 2010



#### *Gruppo Lavoro Ristretto Multicriteri*

il “Gruppo di Lavoro Ristretto Multicriteri” a cui partecipano tecnici dell’Osservatorio, esperti degli Enti Locali, dei committenti (LTF e RFI) e dei progettisti è stato istituito per dare ai progettistici indirizzo sulla realizzazione dell’Analisi Multicriteri.

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha realizzato e presentato il seguente documento:

Nota Gruppo Lavoro Analisi Multicriteri  
maggio 2010



*Gruppo Lavoro Ristretto Susa*

il “Gruppo di Lavoro Ristretto Susa” a cui partecipano tecnici dell’Osservatorio, esperti degli Enti Locali, del Comune di Susa, di SITAF, dei committenti (LTF e RFI) e dei progettisti è stato istituito per approfondire le problematiche e le opportunità relative alla realizzazione della tratta della nuova linea nella piana di Susa e della nuova Stazione Internazionale di Susa.

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha approfondito gli effetti dell’interruzione del servizio sulla tratta Susa-Bussoleno e della nuova fermata Susa interscambio, le conclusioni delle analisi effettuate sono state inserite in uno studio presentato nel Gruppo Lavoro Esercizio.

*Gruppo di Lavoro Ristretto Trazione Elettrica*

il “Gruppo di Lavoro Ristretto Trazione Elettrica” a cui partecipano tecnici dell’Osservatorio, dei committenti (LTF e RFI) e dei progettisti è stato istituito per approfondire le problematiche relative alla trazione elettrica.

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha realizzato e presentato il seguente documento:

Nota Gruppo Lavoro Ristretto Trazione Elettrica  
maggio 2010



*Gruppo di Lavoro Buttigliera*

Il “Gruppo di Lavoro ristretto Nodo di Buttigliera” a cui partecipano tecnici dell’Osservatorio, esperti degli Enti Locali, del Comune di Buttigliera è stato istituito per approfondire le problematiche e le opportunità relative alla realizzazione di una nuova fermata della linea FM3 e la progettazione del servizio intermodale a Buttigliera/Ferriera.

Come contributo al Gruppo di Lavoro l’Agenzia ha realizzato e presentato il seguente documento:

Nota stazione di Avigliana e fermata di Buttigliera  
luglio 2010



*Osservazioni al Progetto Preliminare LTF*

Il 10 agosto 2010 LTF ha depositato il progetto preliminare e gli studi di impatto ambientale della parte in territorio italiano della tratta internazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Nell'avviare le procedure della Valutazione d'Impatto Ambientale, la Regione ha istituito un proprio gruppo di lavoro interno per l'analisi della documentazione e la raccolta delle osservazioni tecniche. La Regione ha chiesto all'Agenzia di contribuire sugli argomenti di sua competenza al gruppo di lavoro.

L'Agenzia ha effettuato una analisi dei documenti inerenti i temi di propria competenza, in particolare gli effetti della realizzazione della nuova linea sull'esercizio dei treni Metropolitani e Regionali sulla linea storica sia a progetto completato, sia in fase di cantiere. L'analisi sviluppata è tuttavia da intendersi ancora parziale, in quanto, ad oggi, non si conosce ancora l'intero progetto in quanto non è stata ancora presentata la parte nazionale da parte di RFI.

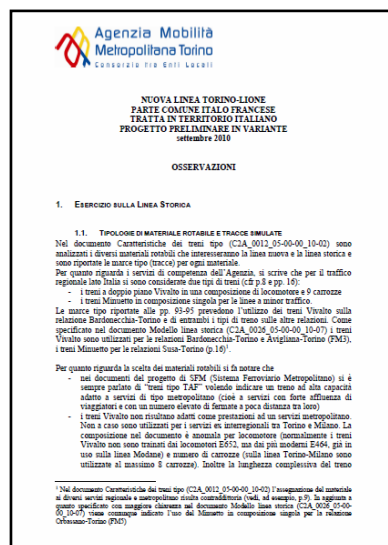
Le osservazioni che emergono dall'analisi degli elaborati progettuali confermano alcune delle criticità che l'Agenzia aveva già individuato e segnalato durante il lavoro condotto a supporto dell'Osservatorio.

Le osservazioni formulate riguardano :

- gli studi di esercizio per i quali appare necessario che siano esplicitate le ipotesi progettuali e le condizioni di esercizio ipotizzate; appare quindi opportuno richiedere una integrazione della documentazione progettuale;
- l'interruzione dell'esercizio della tratta Susa-Bussoleno della linea storica, per la quale è necessario che il progetto descriva le soluzioni alternative adottabili per ovviare all'interruzione di servizio, nonché siano sviluppate adeguate soluzioni infrastrutturali per garantire adeguati servizi sostitutivi;
- la realizzazione della stazione di Susa Interscambio sulla linea storica in corrispondenza della nuova stazione Susa Internazionale; è necessario che il progetto sia integrato con le infrastrutture a supporto della linea Susa-Bussoleno per evitare di compromettere la capacità della linea.

L'Agenzia ha quindi realizzato un documento con le proprie osservazioni, che, su richiesta della stessa Regione, è stato anche consegnato nel corso della prima seduta di Conferenza dei Servizi (6 ottobre 2010).

Osservazioni al progetto preliminare in variante della nuova linea Torino-Lione parte comune italo francese tratta in territorio italiano  
settembre 2010



È stato inoltre realizzato un’ulteriore documento di sintesi:

Progetto preliminare nuova linea Torino-Lione parte comune italo francese  
ottobre 2010



### 3.2. Sviluppo del sistema complessivo a scala metropolitana (comprensivo di metro, tram, bus)

Nel corso del 2010, l’Agenzia ha proseguito lo sviluppo della pianificazione del sistema complessivo dei trasporti a scala metropolitana nell’orizzonte di lungo periodo effettuando le valutazioni di scenario di cui si è riferito al precedente § 2.4.

Nelle attività di pianificazione e valutazione si sono recepiti gli elementi che sono via via giunti ad un maggior punto di definizione, in particolare:

- Servizio Ferroviario Metropolitano con caratteristiche come da precedente § 3.1
- connessione della FTC alla stazione Rebaudengo sul passante ferroviario attraverso il percorso in sotterraneo lungo Corso Grosseto
- linea 2 di metropolitana con capilinea nel Comune di Orbassano a Nord e nella Stazione Rebaudengo di Torino a Sud eon percorso in area urbana 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
- opzione di biforcazione della linea 2 a nord con diramazione verso il confine Comunale in adiacenza all’area Pescarito del Comune di San Mauro.



### 3.2.1. Linee di metropolitana

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, su incarico della Città di Torino, ha provveduto ad effettuare le valutazioni di scenario del sistema di trasporto pubblico con la linea 2 di metropolitana sul tracciato individuato dalla Città sia in presenza che in assenza della diramazione per Pescarito, come già riportato al § 2.4.

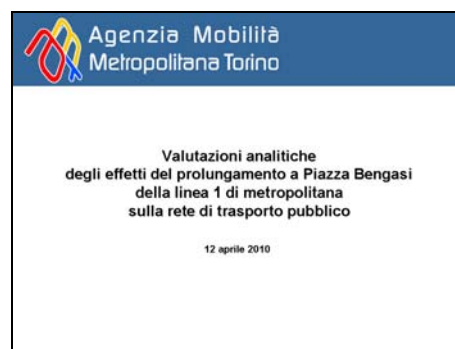
In termini di prestazioni del sistema di trasporto pubblico le nuove opzioni valutate si collocano all’interno del range individuato dalle opzioni già valutate nello studio del 2006 (vedere documenti al § 2.4).

Sono state effettuate inoltre delle valutazioni circa gli effetti del prolungamento a Piazza Bengasi della linea 1 di metropolitana sulla rete di trasporto pubblico di superficie.

I risultati sono esposti nel seguente documento:

Valutazioni analitiche degli effetti del prolungamento a Piazza Bengasi della linea 1 di metropolitana sulla rete di trasporto pubblico

Aprile 2010



### 3.2.2. Sistema tranviario

Come già illustrato nella Relazione Previsionale Programmatica è iniziato nell’ultima parte del 2009 , con il supporto della Società IBV Hüsler AG di Zurigo, un riesame dell’architettura di questo sistema volto ad analizzare criticamente i principi del disegno di rete al fine di amplificarne la valenza di interscambio con il sistema ferroviario e di metropolitana.

L’attività di riesame si propone di verificare la fattibilità e la sostenibilità di uno schema che preveda l’individuazione di “porte” tranviarie nelle quali convergano più linee tranviarie provenienti da quadranti diversi *con presenza di una “circolare interna” transitante per tutte le porte ed eventualmente esercita con motrici storiche*<sup>1</sup> In questo schema particolare rilevanza assume Porta Susa, nuova stazione ferroviaria, di metropolitana e porta tranviaria.

Sulla base di questi schemi nel 2010 sono state effettuate valutazioni quantitative sugli orizzonti di lungo periodo sia di sistema sia su aspetti puntuali.

L’attività di riesame si è conclusa nel 2010 con la formulazione di proposte di riorganizzazione della rete tranviaria per passi successivi che devono essere sottoposte ad un “supplemento” di valutazione con la Città di Torino e gli altri soggetti portatori di interessi.

<sup>1</sup> Con possibile percorso: **Porta Susa** - XVIII Dicembre – S. Martino – Beccarla – Principe Eugenio – Rondò Forca – Regina – **Porta Palazzo** – Regina – Rondò Rivella – Giardini Reali – Castello – Po – **Piazza Vittorio** – Bonafous – Cairoli – Vittorio Emanuele – **Porta Nuova** - Vittorio Emanuele – Inghilterra – **Porta Susa**.

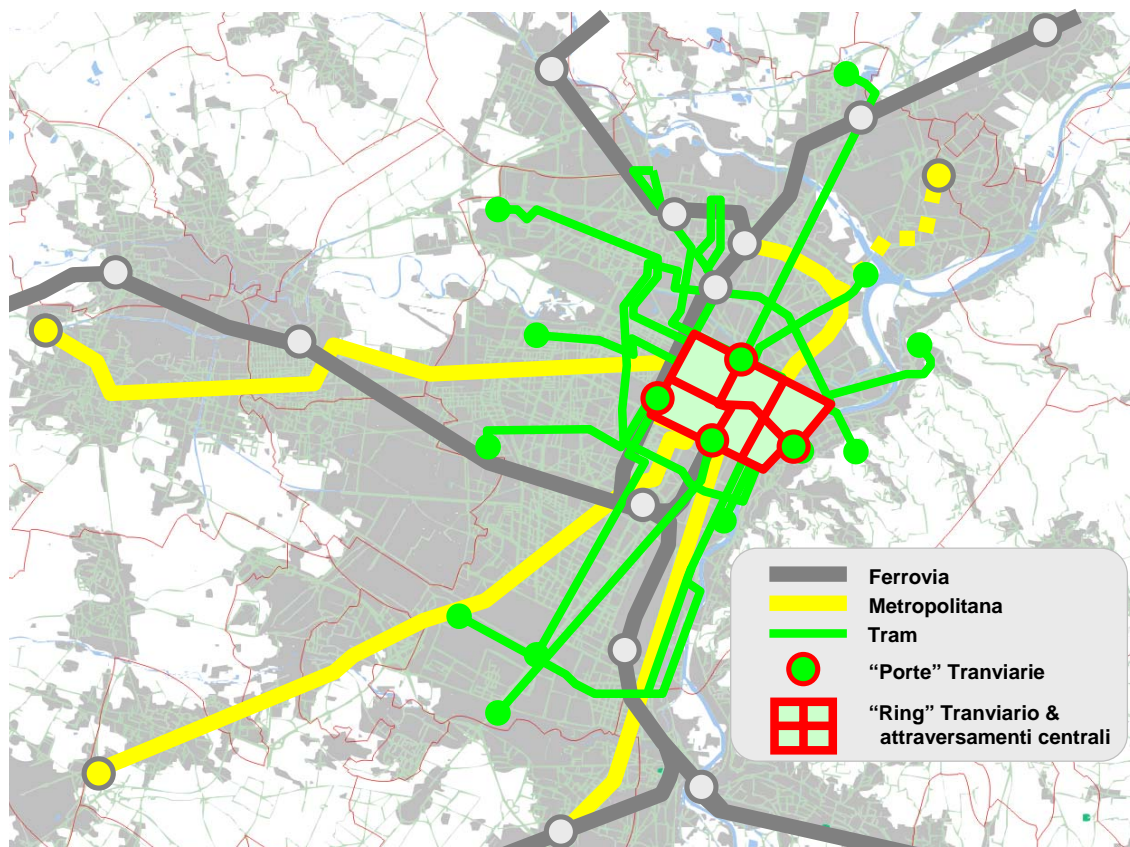


Figura 6- Ring tranviario e porte

Le valutazioni analitiche effettuate nel 2010 hanno evidenziato l'impossibilità di prescindere da un ridisegno meditato delle linee bus (sia per la rete proposta da IBV Hüsler AG sia per sviluppi della rete tranviaria proposti in precedenza) per una analisi completa del funzionamento di schemi diversi di rete tranviaria.

Evoluzione della rete tranviaria  
Marzo 2010



### 3.2.3. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Nell'orizzonte di lungo periodo le linee degli autobus extraurbani saranno attestate a punti di corrispondenza con il sistema ferroviario metropolitano, con il sistema di linee di metropolitana e con il sistema tranviario, consentendo una razionalizzazione del servizio.

Nello studio di IBV Hüsler AG sono contenute proposte in tal senso riguardanti l'integrazione bus-ferrovia.

Parimenti il sistema dei bus urbani e suburbani/metropolitani sarà razionalizzato coerentemente al potenziamento dei sistemi su impianto fisso.

Nel medio periodo l’avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano e l’estensione della metropolitana consentiranno un graduale ridisegno dei servizi di bus metropolitani in funzione di adduzione alle stazioni e di integrazione ai servizi su impianto fisso. In particolare il prolungamento della linea 1 metro a Bengasi consentirà la razionalizzazione del servizio sull’asse di Via Nizza con l’attestamento sulla metropolitana delle linee bus provenienti da Mirafiori/Nichelino (1 bus, 34 e 35) e di Moncalieri (45, 45/ e 67).

Una particolare attenzione sarà posta agli interscambi presso le stazioni ferroviarie della Provincia.

### 3.2.4. Risultati attesi

La Relazione Previsionale Programmatica illustra i risultati attesi dovuti al potenziamento del sistema di TPL al fine di generare un miglioramento dell’efficienza complessiva del sistema.

Le valutazioni di scenario condotte nei primi mesi del 2010 per lo scenario della Linea 2 di metropolitana, per il Sistema ferroviario metropolitano e per la rete tranviaria si muovono in quest’ottica:

- Aumento dell’offerta;
- Aumento delle prestazioni;
- Aumento dell’efficienza complessiva del sistema.

In particolare si ricorda come l’obiettivo principale deve intendersi l’aumento della ripartizione modale.

Nella figura che segue, e come più diffusamente illustrato nella Relazione Previsionale Programmatica, il sistema TPL attuale dell’area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all’EMTA. Gli indicatori presentati sono la ripartizione modale e l’offerta di trasporto pubblico pro-capite.

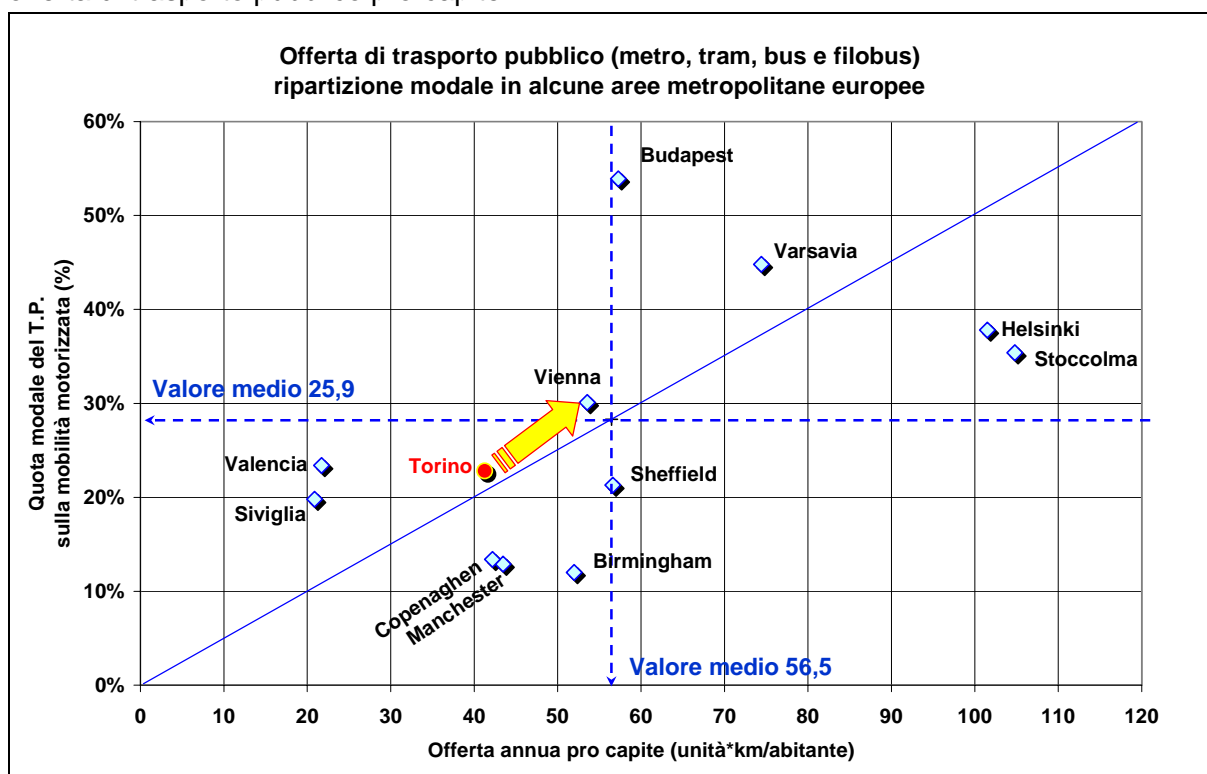


Figura 7 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

Ci si attende che questi indicatori, a seguito degli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo, si attestino su valori superiori alla media delle realtà europee prese in considerazione.

## **4. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale nel 2010**

Nel 2010 è proseguita l’azione di attuazione delle proposte di miglioramento relativamente sia al sistema ferroviario affidato all’Agenzia sia al sistema urbano e suburbano di Torino, al sistema extraurbano, ai servizi urbani dei Comuni esterni.

### **4.1. Gestione dei contratti ferroviari**

#### **4.1.1. Aspetti contrattuali**

L’Agenzia gestisce i servizi ferroviari delle Imprese Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A. sulle linee e sulle tratte nel territorio della Provincia di Torino.

Il Contratto di Servizio di riferimento per i servizi eserciti da G.T.T. S.p.A. è stato stipulato nel mese di dicembre 2006, con validità estesa fino al subentro di un nuovo gestore nell’affidamento del servizio e comunque subordinata al trasferimento delle risorse economiche dalla Regione.

Diversamente, dal mese di gennaio 2008, Trenitalia S.p.A. non ha più riconosciuto la completa applicazione del Contratto di Servizio stipulato anch’esso nel mese di dicembre 2006, non scaduto di validità poiché vincolato al subentro di un nuovo gestore nell’affidamento del servizio, e dal medesimo periodo ha chiesto la rinegoziazione dell’articolato contrattuale.

#### **Contratto Trenitalia:**

All’avvio dell’annualità 2008 Trenitalia ha comunicato la volontà di rinegoziare i contenuti e la struttura del Contratto di Servizio, sia in termini finanziari sia in termini di qualità attesa, proponendo un nuovo schema – il cosiddetto “Catalogo” – in cui il prezzo di ogni treno, diversamente dall’unità storica di misura del treno x km, è stato proporzionato al tempo di servizio, alla fascia oraria nonché ai posti offerti.

Quindi Trenitalia, pur garantendo l’esecuzione dei servizi previsti dall’orario ferroviario 2008 e, successivamente, dall’orario 2009 e 2010, di fatto ha sistematicamente disatteso le obbligazioni di tipo amministrativo-gestionale previste dal Contratto di riferimento.

Trenitalia ha pertanto interrotto deliberatamente il flusso di informazioni previsto dal Contratto, salvo inviare all’Agenzia parte dei dati richiesti, comunque in ritardo rispetto alle scadenze stabilite.

Per quanto riguarda alcune nuove esigenze di mobilità, al termine del mese di dicembre 2009 l’Agenzia ha concordato con Trenitalia la fermata a Grugliasco per alcuni treni regionali, nuovo punto di sosta sulla linea Torino – Bardonecchia - Modane, finanziato e costruito direttamente dalla Città a favore dei propri residenti e della popolazione universitaria diretta nella struttura accademica prospiciente la ferrovia. A seguito di specifica richiesta di Trenitalia, per le variazioni in corso d’orario l’Agenzia ha impegnato 113.000 Euro.

Parimenti, a seguito di specifica richiesta delle Amministrazioni di Bardonecchia e Modane che avevano previsto un particolare flusso di viaggiatori durante i periodi festivi, l’Agenzia ha autorizzato eccezionalmente l’utilizzo di un autobus da 50 posti (altezza maggiore di 3 mt.), in sostituzione dell’autobus da 19 posti, per il servizio sostitutivo transfrontaliero, in attesa del ripristino dell’esercizio ferroviario regionale nel tunnel del Frejus.

Per detta variazione, a copertura dei maggiori costi di pedaggio per il transito nel tunnel autostradale di un autobus di altezza superiore a 3 mt, l’Agenzia ha impegnato a favore di Trenitalia ca 31.000 Euro.

Da parte loro i due sindaci delle città transfrontaliere si sono impegnati a rendere più efficace l’informazione sul servizio e a posizionare il capolinea in territorio francese presso la gare - routiere della stazione di Modane, agevolando l’incremento di mobilità.

Per quanto riguarda la liquidazione delle compensazioni economiche l’Agenzia si è attenuta alle disposizioni previste dal Contratto del 2006. Sulla base dei dati pervenuti da Trenitalia, seppur lacunosi in alcune fattispecie, e sulla base dei riscontri effettuati direttamente sul sistema web PIC di RFI, l’Agenzia ha quantificato gli importi da trasferire a Trenitalia a titolo di acconto fino al mese di giugno 2010.

A partire dalla seconda metà dell’anno 2010 tra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A sono stati attivati nuovi rapporti d’intesa allo scopo di stemperare le criticità esistenti a tutto profitto dell’interesse pubblico in gioco.

In data 13/12/2010 è stato siglato un “Protocollo d’Intesa” fra Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato e Trenitalia S.p.A. per il miglioramento del servizio regionale in regione. Tra le varie tematiche ivi contenute le Parti hanno condiviso:

1. la necessità di procedere alla negoziazione di un nuovo Contratto di Servizio, sino all’espletamento di una procedura di gara relativa al servizio ferroviario;
2. le linee guida per la stesura dell’articolato contrattuale;
3. gli investimenti economici volti al rinnovo ed ammodernamento del parco rotabile dei treni circolanti in Piemonte attraverso un dettagliato cronoprogramma;
4. il miglioramento dell’offerta dei servizi ferroviari, prevedendo a favore dei clienti delle ferrovie servizi affidabili e di alta qualità, garantendo condizioni di sicurezza, puntualità, igiene, comodità ed accessibilità con particolare riferimento alle esigenze dei passeggeri diversamente abili;
5. la modalità di chiusura contabile degli esercizi 2008 – 2009 – 2010 (comprensiva delle maggiori risorse richieste da Trenitalia per il servizio nella fermata di Grugliasco e per il potenziamento dell’offerta di autobus sostitutivi fra Bardonecchia e Modane).

A riferimento del precedente punto 5., la Regione Piemonte ha elaborato lo schema dell’Atto di transazione contrattuale economico/amministrativa tra la Regione Piemonte, l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino e Trenitalia S.p.A. relativa alle annualità dal 2008 al 2010 afferente l’esercizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale esercito da Trenitalia S.p.A. in Piemonte”, in corso di approvazione da parte delle Ferrovie dello Stato.

Con la sottoscrizione del suddetto Atto di Transazione saranno fissate le seguenti partite finanziarie:

	<b>RISORSE IMPEGNATE</b>	<b>RISORSE LIQUIDATE</b>	<b>RISORSE DA LIQUIDARE</b>	<b>RISORSE IN ECONOMIA</b>
--	------------------------------	------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

<b>ESERCIZIO 2008</b>	€ 46.912.167,70	€ 44.846.457,77	€ 1.181.027,11	€ 884.682,84
<b>ESERCIZIO 2009</b>	€ 46.931.179,05	€ 44.748.408,93	€ 1.769.436,29	€ 413.333,82
<b>ESERCIZIO 2010</b>	€ 46.979.750,05	€ 33.204.470,13	€ 13.400.534,40	€ 374.745,52

Le compensazioni per Trenitalia sono state determinate sulla base dei corrispettivi storici previsti dal Contratto di Servizio valevole fino al 2007, sottraendo le somme per servizi non resi e non applicando sanzioni per mancato rispetto degli standard minimi di qualità del servizio rese.

In materia di qualità dei servizi resi, l’Agenzia ha effettuato direttamente il monitoraggio degli indici di puntualità e di affidabilità del servizio ferroviario utilizzando via internet il sistema PIC di RFI (vedere § 4.8.2). La qualità del servizio reso è stata monitorata anche attraverso le informazioni ed i report pervenuti dall’IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali.

### **Contratto GTT**

Il Contratto di Servizio applicato nel 2010 è il Contratto sottoscritto nel 2006 con validità prevista fino al subentro del nuovo gestore nell’affidamento del servizio.

Dal punto di vista economico, la Regione Piemonte ha attribuito all’Agenzia maggiori risorse pari a 1,4 MEuro finalizzate alla copertura di ogni maggiore esigenza di ordine finanziario riconducibili ai servizi ferroviari.

Nondimeno, in applicazione dell’Art. 5, comma 8 del Contratto, l’Agenzia ha richiesto alla Regione ulteriori risorse per ca 480.000 Euro per l’adeguamento della compensazione economica a seguito dell’incremento degli oneri di co-uso del binario FS, da Settimo a Porta Susa. Quindi trattasi di un adeguamento per i maggiori costi, rispetto a quelli previsti all’origine dal Contratto, causati dall’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria di terzi e fatturati a G.T.T. S.p.A. dalle Ferrovie dello Stato.

Per monitorare il livello di qualità dei servizi resi, in sede di Comitato di gestione del Contratto è stato calcolato mensilmente il valore del bonus per i viaggiatori. Considerati i risultati positivi del servizio in termini di regolarità ed affidabilità, per tutto il 2010 la somma da restituire ai viaggiatori abbonati è risultata nulla.

Per quanto concerne le detrazioni per la produzione non resa non è stata disposta l’applicazione poiché la produzione ferroviaria a consuntivo, pari a 1.086.816 treni\*km, è superiore alla produzione di riferimento contrattualmente prevista di 946.657 treni\*km.

La compensazione stabilita dal Contratto di Servizio tiene conto sia degli obblighi di servizio sia della concessione affidata all’Impresa per la manutenzione della rete e delle infrastrutture connesse. Pertanto, al fine di definire i costi che annualmente sono sostenuti per effettuare la manutenzione ordinaria e regolamentare l’esercizio ferroviario, nel corso dell’anno 2010 l’Agenzia e G.T.T. S.p.A. hanno avviato congiuntamente una quantificazione delle risorse necessarie. L’obiettivo delle parti è giungere alla conclusione del lavoro entro il mese di febbraio 2011, definire quindi la frazione della compensazione che deve coprire tali costi e, successivamente, rimodulare eventualmente la produzione del servizio sulla base delle risorse disponibili.

### 4.1.2. Il monitoraggio della qualità

I report mensili elaborati dalla Società IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – hanno consentito un attento monitoraggio della qualità dei servizi di entrambe le Imprese ferroviarie.

In aggiunta al servizio di ispezione, le indagini IMQ (vedere § 2.2.1) consentono di ricavare i giudizi sulla qualità percepita dai cittadini relativamente a tutti i mezzi di trasporto pubblico, tra cui quelli su ferro.

In sintesi, associando le informazioni pervenute dall’IRTECO ad alcuni dati di fonte aziendale e ai dati delle indagini, è stata predisposta l’analisi dell’andamento di alcuni indicatori rappresentativi del servizio nel periodo 2004 – 2009 (alcuni dati sono disponibili anche per l’anno 2010): Produzione, Ricavi da traffico, Misura della qualità percepita, Misura della qualità resa.

INDICATORI DEL TRASPORTO  
FERROVIARIO  
CONFRONTO GTT-TRENITALIA  
Dicembre 2010



Si riportano alcuni dei più rappresentativi diagrammi riguardanti i ricavi da traffico e la qualità percepita.

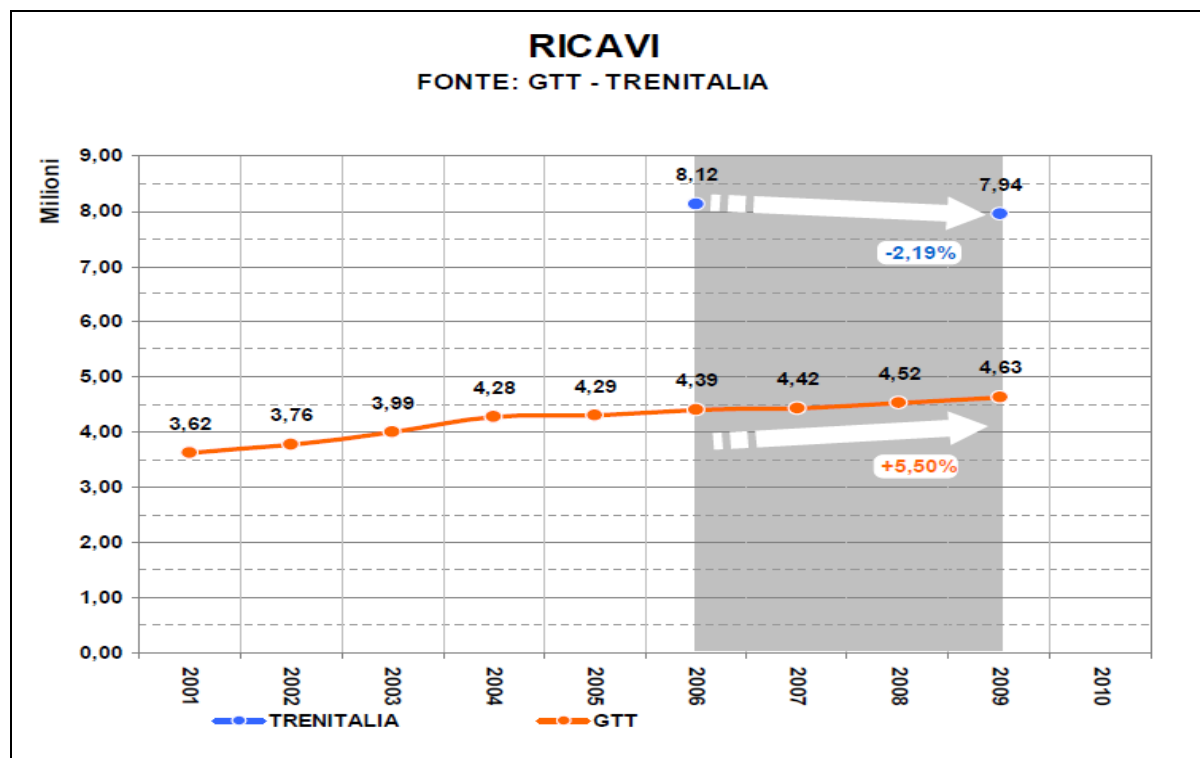


Figura 8 – Ricavi da traffico contratti ferroviari

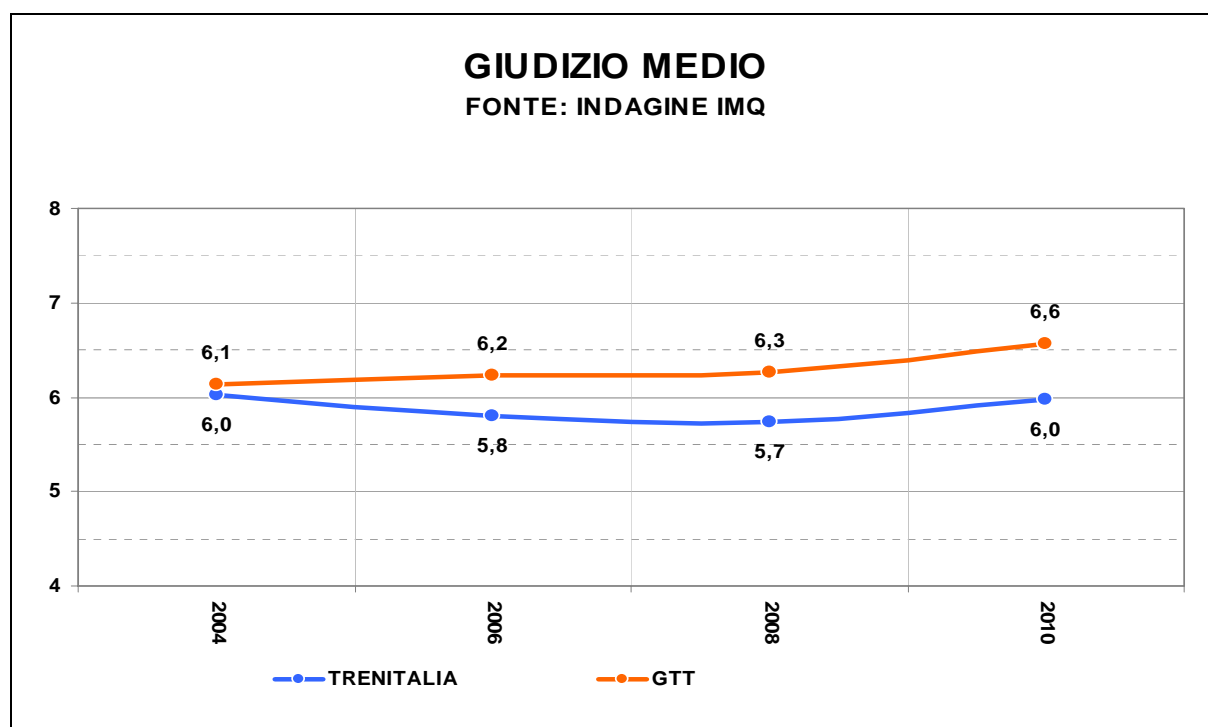


Figura 9 – Giudizio medio servizio ferroviario Trenitalia e GTT

#### 4.1.3. Produzione di servizio

Nel corso del 2010 è stata registrata la seguente produzione di servizi di Trenitalia e G.T.T. S.p.A.:

	PRODUZIONE DA CONTRATTO		
	PRODUZIONE CONTRATTUALMENTE AMMISSIBILE	PRODUZIONE PROGRAMMATA	PRODUZIONE RESA
<b>TRENITALIA (treni x km)</b>	2.533.536	2.525.873	2.488.831
<b>GTT (bus x km)</b>	1.093.706	1.093.706	1.086.816
<b>TRENI (treni x km)</b>	<b>3.627.242</b>	<b>3.619.579</b>	<b>3.575.647</b>
<b>TRENITALIA (treni x km)</b>	358.036	388.130	397.551
<b>GTT (bus x km)</b>	406.798	406.798	404.958
<b>BUS SOSTITUTIVI (bus x km)</b>	<b>764.834</b>	<b>794.928</b>	<b>802.509</b>



Il Bilancio preventivo 2010 individuava, sulla base del finanziamento storico disponibile e delle risorse aggiuntive della Regione Piemonte a favore di GTT, una produzione di servizio ammissibile di 3.627.242 treni\*km per le linee GTT e Trenitalia trasferite all’Agenzia. I programmi di esercizio sommano poi la produzione di 3.619.579 treni \* km.

Il Consuntivo 2010, sulla base dei dati aziendali prodotti, evidenzia una produzione di servizio pari a 3.575.647 treni\*km, inferiore dell’ 1,21% rispetto alla “produzione programmata” complessiva di cui sopra.

Il minor servizio generato a consuntivo da Trenitalia e GTT è conseguente a servizi cancellati per motivi tecnici/organizzativi e/o per scioperi.

Secondo i due contratti di riferimento – fra loro ancora molto difformi – i corrispettivi hanno risentito in maniera differente per i servizi cancellati. Il contratto con Trenitalia ha dato luogo a una riduzione economica per i servizi non resi (al netto dei limiti di flessibilità prevista). Il contratto GTT non ha dato luogo a riduzioni di corrispettivo in quanto la riduzione della compensazione economica per servizi non resi non è stata applicata.

Nel complesso il Bilancio di consuntivo che sarà determinato con la sottoscrizione dell’Atto di Transazione fra Regione Piemonte e Trenitalia S.p.A. evidenzierà un corrispettivo liquidabile di 46,56 milioni di euro, rispetto ai 46,91 milioni di euro per la produzione programmata totale iscritti nel Bilancio Preventivo 2010.

Nel consuntivo 2010:

- la compensazione di 24,79 milioni di euro per Trenitalia è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituiti programmati d’orario;
- la compensazione di 21,76 milioni di euro per GTT è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituiti programmati d’orario nonché degli oneri per la manutenzione dell’infrastruttura e per il controllo della circolazione ferroviaria delle due linee in concessione a GTT.

SISTEMA FERROVIARIO	TRENITALIA		GTT		TOTALE	
	treni*km	euro	treni*km	euro	treni*km	euro
Esercizio 2010						
BILANCIO PREVENTIVO	2.525.873	25.171.130	1.093.706	21.738.181	3.619.579	46.909.311
CONSUNTIVO	2.488.831	24.796.379	1.086.816	21.760.053	3.575.647	46.556.433
CONSUNTIVO - PREVENTIVO	-37.042	-374.751	-6.890	21.872	-43.932	-352.878
VARIAZIONE %	-1,47%	-1,49%	-0,63%	0,10%	-1,21%	-0,75%

#### 4.1.4. Lo sviluppo dei servizi ferroviari nel 2010

Lo sviluppo dei servizi ferroviari durante l’anno 2010 è stato caratterizzato dalle seguenti attività:

- interruzione linea Chivasso-Aosta agosto 2010;
- nuovo orario 2011;

##### Interruzione linea Chivasso-Aosta

Dal 1 agosto al 5 settembre la linea Torino-Aosta è stata interrotta tra Strambino e Aosta per consentire la sostituzione delle travate metalliche del ponte sul fiume Chiusella ed il rifacimento del ponte sul Rio San Germano. Durante l’interruzione il servizio è stato effettuato con i treni nella tratta Chivasso-Strambino e con i bus sostitutivi nella tratta Strambino-Ivrea-Aosta. L’Agenzia in collaborazione con la Regione Piemonte e Trenitalia ha realizzato un orario tascabile che è stato distribuito nelle stazioni interessate (mettere l’orarietto)

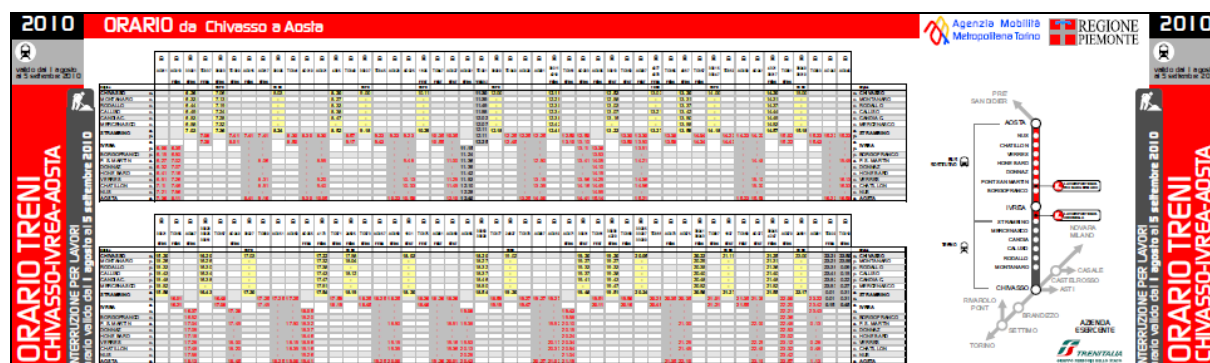


Figura 10 - orario interruzione Chivasso-Aosta - agosto 2010

##### Nuovo orario 2011

In occasione del cambio orario di dicembre 2010 l’Agenzia, d’intesa con la Regione Piemonte e in collaborazione con Trenitalia e GTT, ha realizzato in 30.000 copie e distribuito gratuitamente nelle stazioni e presso la sede dell’Agenzia, un orario tascabile del nodo di Torino.

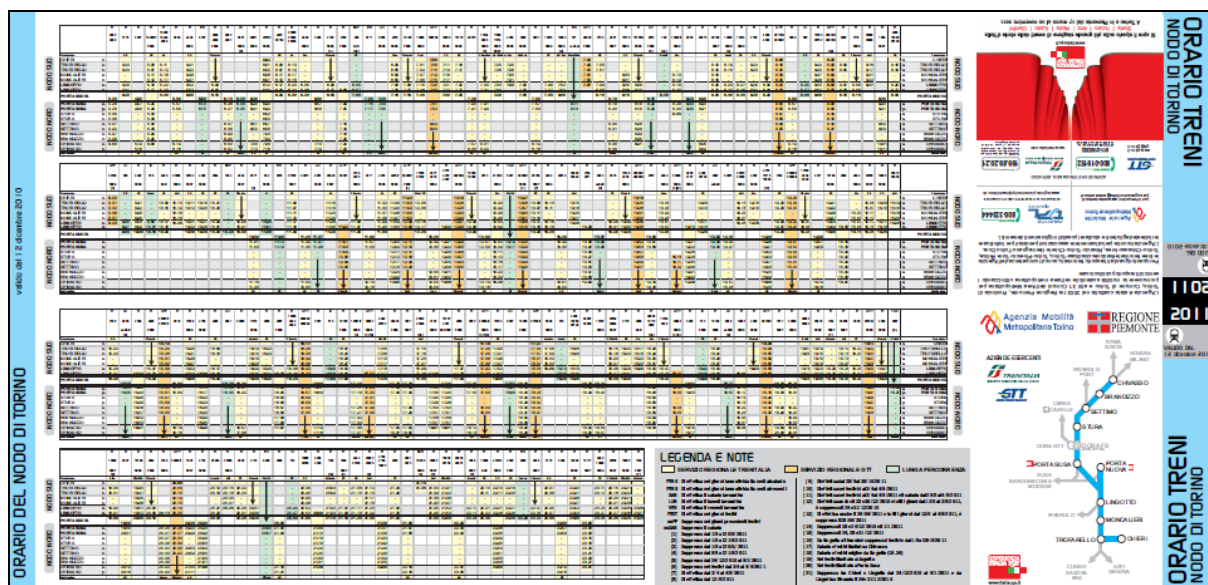


Figura 11 - orario tascabile nodo di Torino - dicembre 2010

Nel corso del 2010, sono state introdotte nell’orario ferroviario, una serie di modifiche dovute principalmente al potenziamento dei servizi AV sulla Torino-Milano. L’Agenzia ha provveduto ad aggiornare e pubblicare sul sito gli orari.

Aggiornamento degli orari ferroviari in vigore



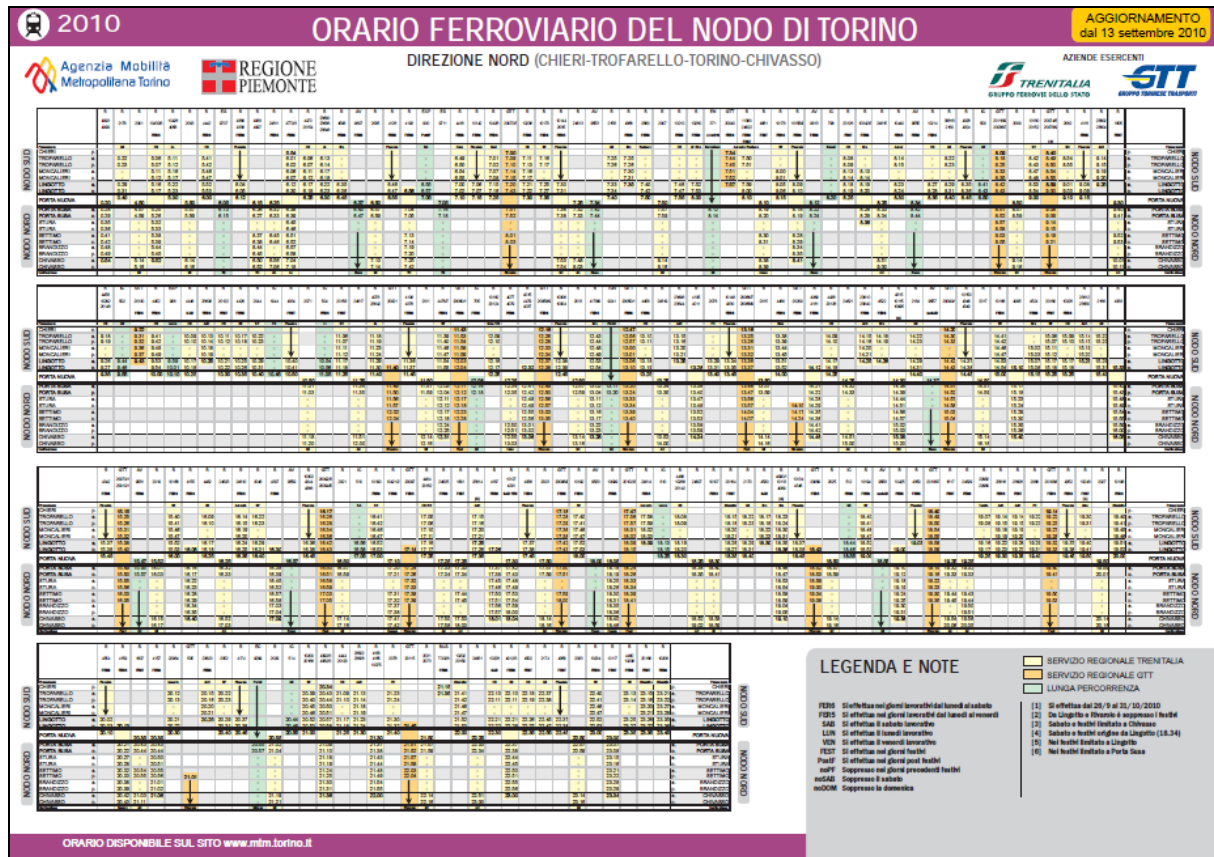


Figura 12 - Tabella pubblicata in occasione delle modifiche all'orario in vigore

## 4.2. Contratti di Servizio su gomma urbani, suburbani ed extraurbani

### 4.2.1. Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall’Agenzia, la produzione a carico dell’Agenzia effettuata a fine 2009, comprensiva delle variazioni contrattuali introdotte in corso d’anno, risulta pari a 53.940.099 vett\*km, a fronte di un’obbligazione contrattuale di 55.082.594 vett\*km.

La differenza, pari a 820.792 vett\*km di cui 163.107 derivanti da scioperi e 545.530 per cause non prevedibili (guasti, assenza turni, etc.), corrisponde all’1,50% circa della produzione contrattuale: in base alle condizioni di cui all’art.4.4 del Contratto di Servizio (“non danno luogo a variazioni del corrispettivo le variazioni gestionali contenute nei limiti del 2% in più o in meno delle percorrenze totali [...]”), non determinano variazione dei corrispettivi.

L’ammontare a carico dell’Agenzia complessivamente spettante per il servizio erogato nel corso del 2010 risulta pertanto pari a Euro 144.785.485,77, come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

<b>Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino Anno 2010 - quota a carico dell’Agenzia<sup>2</sup></b>		
	<b>vett*km/anno</b>	<b>Euro/anno IVA esclusa</b>
Produzione contrattuale a carico Agenzia (comprensiva di 372.951 vett*km di maggiore produzione come da Programma Triennale)	55.082.594	<b>144.406.351,91</b>
Variazioni di calendario 2010 vs. 2004 (franchigia 2%)	323.767	
<b>Produzione contrattuale anno 2010 a carico Agenzia</b>	<b>54.758.827</b>	
Produzione prevista da PPdS 2010	55.701.041	
(di cui) precedentemente a carico Comuni di Grugliasco, Nichelino, Rivoli e San Mauro Torinese	414.121	
(di cui) a carico di altri Enti	526.029	
<b>Produzione prevista da PPdS 2010 a carico Agenzia</b>	<b>54.760.891</b>	
differenza	+2.064	+5.531,52
Variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2010 non compensate con scioperi 2009	-45.090	-120.839,86
Variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2010 compensate con scioperi 2009	27.888	74.739,84
Potenziamenti vari rete NightBuster non compensati con scioperi 2009	17.009	45.584,12
Servizi Ostensione Santa Sindone	57.088	152.995,84
Servizio Express Reggia di Venaria (mar-ven)	53.506	105.941,88
Linea 102 Cimitero	25.614	68.645,52
Agevolazioni tariffarie anno 2010		46.535,00
<b>Totale variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2010</b>	<b>138.079</b>	<b>379.133,86</b>
Totale produzione annua 2010 base (comprensiva di 90.057 vett*km relative alla Linea DoraFly, di 130.362 vett*km relative alla Rete Notturna e di 36.650 vett*km relative alla Linea Venaria Express nelle giornate di sabato e Festive)	53.940.099	
Confronto produzione effettuata vs. produzione contrattuale	-1,50%	
Differenza con produzione contrattuale	-820.792	
franchigia contrattuale (2% di 55.082.594)	1.101.652	

<sup>2</sup> Escluse le quote precedentemente corrisposte dai Comuni di Grugliasco, Nichelino, Rivoli e San Mauro Torinese (complessivamente pari a 414.121 vett\*km per Euro 1.171.881,61 IVA esclusa)

<b>Totale corrispettivi anno 2010 a carico Agenzia (IVA esclusa)</b>		<b>144.785.485,77</b>
Mancata produzione per scioperi anno 2010	-163.107	-437.126,76
<b>Somma complessiva da corrispondere in acconto per Servizi erogati anno 2010</b>		<b>144.348.359,01</b>
Mancata produzione per scioperi anno 2009	-31.436	-84.248,48
<b>Residuo scioperi 2009 (gestionale ex art.4.4 Contratto di Servizio)</b>	<b>3.548</b>	<b>9.508,64</b>

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”), nella misura di Euro 0,44 per ogni km effettivamente erogato, attualmente non nella disponibilità dell’Agenzia.

#### **4.2.2. Contratti di Servizio per il TPL extraurbano conferiti dalla Provincia di Torino**

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

<b>SISTEMA EXTRAURBANO</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km (a 1,14229 €/km)	Euro (IVA esclusa)
<b>RISORSE REGIONALI DISPONIBILI 2010</b> (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	<b>4.509.547</b>	<b>5.151.210</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b>	<b>4.524.694</b>	<b>5.168.377</b>

Il lieve scostamento previsto tra le risorse spettanti a consuntivo e quelle disponibili, deriva dall’effettivo calendario reale del 2010 (giorni scolastici, feriali, etc.), dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia, e trova copertura nelle maggiori risorse non di provenienza regionale impegnate in corso d’anno.

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”), nella misura di Euro 0,25376 per ogni km effettivamente erogato, attualmente non nella disponibilità dell’Agenzia.

#### **4.2.3. Contratto di Servizio per il 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:

<b>TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento )	Euro (IVA esclusa)
<b>RISORSE DISPONIBILI 2010</b> (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	<b>245.976</b>	<b>455.189</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b>	<b>243.515</b>	<b>453.221</b>

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 51.977,62 in base all’appendice contrattuale sottoscritta dalle parti, attualmente non nella disponibilità dell’Agenzia.

#### **4.2.4. Contratto di Servizio per il 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:

<b>TPL URBANO NELLA CITTA' DI CHIERI</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
<b>PREVENTIVO 2010</b> (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	<b>184.764</b>	<b>482.564</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b> (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	<b>184.251</b>	<b>482.564</b>
<b>CONSUNTIVO-PREVENTIVO</b>	-513	
<b>VARIAZIONE %</b>	-0,28%	

La minor produzione attesa (-371 vett\*km) a consuntivo rispetto a quella contrattuale rientra della franchigia ( $\pm 2\%$ ) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

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”), quando saranno rese disponibili, per le quali è stata trasmessa alle Società concessionarie una proposta di appendice contrattuale.

#### **4.2.5. Contratto di Servizio per il 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)
<b>PREVENTIVO 2010</b> (Linee urbane 80-84)	<b>483.033</b>	<b>1.472.285</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b> (Linee urbane 80-84)	<b>485.205</b>	<b>1.472.285</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	+2.172	
VARIAZIONE %	+0,45%	
<b>VARIAZIONI CONTRATTUALI 2010</b>	<b>17.501</b>	<b>53.344</b>
<b>PREVENTIVO 2010</b> (Servizi Scolastici – numero corse)	<b>3.018</b>	<b>217.537</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b> (Servizi Scolastici – numero corse)	<b>2.964</b>	<b>213.645</b>
<b>PREVENTIVO 2010</b> (Linee suburbane 39 e 67)	<b>269.590</b>	<b>821.710</b>
<b>CONSUNTIVO 2010</b> (Linee suburbane 39 e 67)	<b>269.563</b>	<b>821.628</b>
<b>TOTALE 2010</b>	<b>775.233</b>	<b>2.560.902</b>

La differenza tra la produzione urbana base a consuntivo rispetto a quella contrattuale (+2.172 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.

La differenza tra le risorse preventivate e quelle spettanti a consuntivo deriva da alcuni potenziamenti intervenuti in corso d’anno e risulta coperta dalle risorse messe a disposizione dalla Città di Moncalieri. Poiché, a differenza degli altri Contratti di cui sopra, il Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Città di Moncalieri prevede una rivalutazione annua dei corrispettivi pari al 100% dell’indice ISTAT sul TPL urbano registrato nel mese di gennaio di ciascun anno), le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. “addendum”), quando saranno rese disponibili, potranno essere messe a disposizione della Città stessa.

### 4.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano

Nel 2010 si sono sviluppati alcuni interventi di modifica/revisione dei Servizi di TPL della rete urbana della Città, nel quadro di scelte strategiche di breve-medio termine finalizzate al miglioramento, alla razionalizzazione e all’integrazione dei Servizi afferenti al Territorio dell’Agenzia nel suo complesso e/o alla luce di specifiche richieste provenienti dagli Enti interessati (es. Circoscrizioni) e dall’Utenza.

In tale ottica, oltre alla prosecuzione ed integrazione del Servizio Notturmo e della Linea Dora Fly si evidenziano, tra gli altri, i seguenti interventi:

1. Individuazione, di concerto con AFC (Ente delegato alla gestione dei servizi cimiteriali per conto della Città) e GTT, di un nuovo Servizio di collegamento interno al Cimitero Parco (percorso e fermate dedicate), integrato con la rete di TPL afferente all’area cimiteriale interessata e finalizzato ad agevolare l’accessibilità delle aree interne a beneficio dei visitatori; il servizio è stato attivato dal mese di ottobre 2009 e ha trovato un assetto definitivo nel corso del 2010.
2. Revisione di percorsi e fermate delle Linee urbane-suburbane all’interno della Città sulla base dell’avanzamento dei cantieri (es. passante ferroviario, Linea 1 Metropolitana, ecc.) e/o specifiche richieste; tra i vari interventi promossi, rivestono particolare rilevanza la modifica della linea 75 che ha ripreso il transito in via Breglio.



Potenziamento ed integrazione dei Servizi di TPL in ambito urbano-suburbano in occasione di particolari eventi e manifestazioni Salone del Libro – San Giovanni – Ostensione della Sindone ecc.);

3. Sviluppo di specifiche ipotesi di revisione della rete di TPL urbana, di concerto con la Città e GTT, al fine di individuare adeguate soluzioni, a programmi che non hanno ancora trovato attuazione, in relazione a:
  - completamento dell’attuazione degli interventi previsti dal Programma di Miglioramento del trasporto pubblico Urbano e suburbano (PMU), tra i quali si evidenzia in particolare la revisione dei Servizi afferenti all’asse della Linea 4, sia nella zona nord di Torino (Linee 50 e 51-51b, anche nell’ottica dell’integrazione dei Servizi verso Stazione Stura di cui al punto precedente), sia nella zona sud della Città (Linee 14-14b e 63);
  - sviluppo di un piano di “potenziamento selettivo” del Servizio di TPL urbano, finalizzato a rispondere alle esigenze di miglioramento della mobilità pubblica manifestate dall’Utenza razionalizzando gli interventi sui tratti delle linee ritenute maggiormente “critiche” (iniziativa che ha portato alla sperimentazione del nuovo Servizio della Linea 13-plus, a partire dal dicembre 2008); in tale ambito, è attualmente in fase di valutazione l’intensificazione “selettiva” del Servizio della Linea 17 e, ove ritenuto attuabile, della Linea 56, 62 insieme alla riorganizzazione dei servizi FIAT;
  - soddisfacimento delle richieste di miglioramento dei Servizi provenienti dall’Utenza, tra le quali si evidenzia l’ipotesi di revisione dei collegamenti di TPL afferenti alla zona di Barca-Bertolla (Linee 57-27-46b-49-49b).

A seguito di richieste di miglioramento del servizio pervenute dai comuni della Zona Ovest (Collegno, Grugliasco e Rivoli), l’Agenzia ha richiesto a GTT di effettuare una estesa campagna di rilevazione dell’utenza su alcune linee operanti nell’area.

La rilevazione è stata effettuata con gli obiettivi di : a)verificare gli effetti in termini di utenza sulle linee oggetto della revisione del servizio attuata nell’area a seguito del completamento della linea 1 metro Collegno-Porta Nuova; b)ottenere informazioni sulla frequentazione di altre linee delle quali non si disponeva di dati recenti; c) individuare casi di offerta non adeguata alla domanda sui quali intervenire per dare risposta a richieste di aggiustamenti del servizio di trasporto pubblico espresse dalle Città dell’Area Ovest.

Sulla base delle rilevazioni e dell’interlocazione coi comuni suddetti e con GTT l’Agenzia ha formulato proposte di rimodulazione del servizio inviate poi all’attenzione dei Comuni interessati.

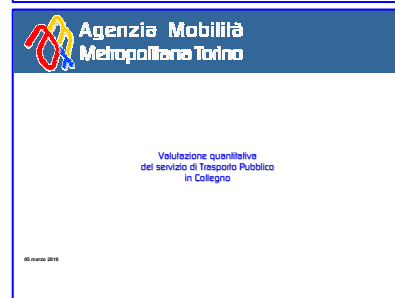
CONTEGGIO DEI PASSEGGERI DELLA RETE URBANA E SUBURBANA GTT. *Linee 38, 44, 64, 66, 76. Sintesi dei risultati*  
Aprile 2010



LINEA 56 STUDIO DI IPOTESI DI  
PROLUNGAMENTO A BORGATA QUAGLIA.  
Rev. 18 MAGGIO 2010



Valutazione quantitativa del servizio di Trasporto Pubblico in Collegno.  
Marzo 2010



Servizio offerto in Zona Ovest, suo livello di utilizzo e proposta di rimodulazione. Report per la Città di Collegno  
Settembre 2010



Servizio offerto in Zona Ovest, suo livello di utilizzo e proposta di rimodulazione. Report per la Città di Rivoli  
Ottobre 2010



Servizio offerto in Zona Ovest, suo livello di utilizzo e proposta di rimodulazione.  
Ottobre 2010



#### 4.4. Servizio notturno

È continuato il servizio notturno; nell'estate 2010 sono state prolungate in area Ovest le linee W1 (a Rivoli) e W15 (a Grugliasco e Collegno) ed in area Sud-Ovest le linee S4 (a

Nichelino) e S18 (a Candiolo). In area Sud-Est è stata istituita la nuova linea notturna extraurbana Torino-Moncalieri-Trofarello-Cambiano-Chieri.

Il grafico riportato in Figura 13 illustra l’andamento dei passeggeri trasportati per notte dalla rete notturna (escluse StarNotte e StarNoCar) dal momento dell’attivazione del servizio notturno al 12 settembre 2010, giorno in cui sono terminati i “prolungamenti estivi”.

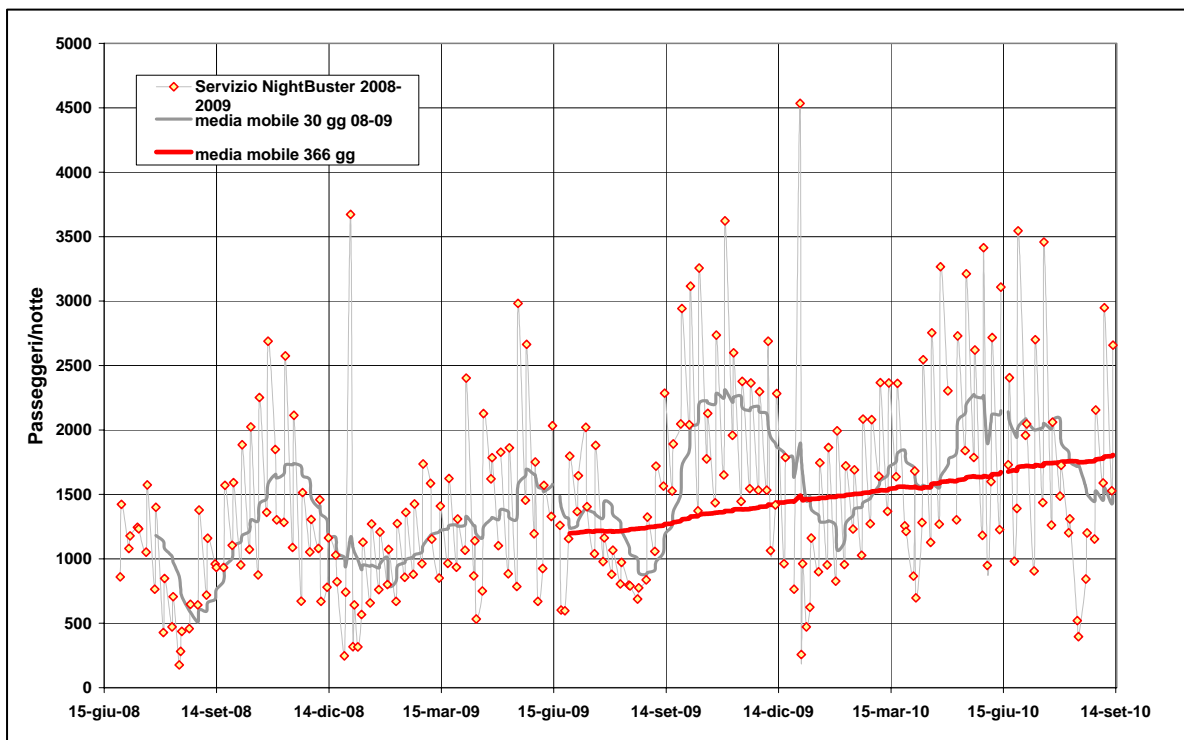


Figura 13 - Andamento passeggeri servizio notturno

La media mobile annua (366 giorni), rappresentata in rosso, evidenzia chiaramente il trend di crescita costante; nel secondo anno la frequentazione è aumentata globalmente del 37%.

## 4.5. Il miglioramento del Trasporto Pubblico nelle aree esterne della conurbazione

### 4.5.1. Altri interventi di miglioramento nelle aree esterne della conurbazione

Tra gli interventi attuati o definiti compiutamente nel 2010 si ricordano:

1. l’attivazione di un Servizio a chiamata Extraurbano operante nell’Area Metropolitana sud-ovest (Comuni di Beinasco, Bruino, Candiolo, Nichelino, Orbassano, Piossasco, Rivalta e Vinovo) finalizzato a migliorare/rendere possibili i collegamenti con i Poli Ospedalieri San Luigi e IRCC. Le caratteristiche di funzionamento sono analoghe a quelle dell’analogo Servizio a chiamata già operante dal 2008 nell’Area Metropolitana nord-est e oggetto di una recente estensione del servizio;

2. la riorganizzazione e potenziamento del servizio offerto sull’asse Volvera-Torino con spostamento del Capolinea in Torino in Piazzale Caio Mario.

Sono stati inoltre autorizzati svariati adeguamenti e potenziamenti di servizio nella maggior parte dei casi resi necessari per mantenere l’offerta adeguata alle mutate esigenze della pendolarità scolastica.

Con riferimento al punto 1, il servizio è attivo dalla dicembre 2010 nell’area metropolitana sud-ovest e fornisce una soluzione sostenibile e flessibile alle richieste di potenziamento del trasporto pubblico locale avanzate dalle Amministrazioni Comunali negli scorsi anni e potrà integrare e interconnettere i servizi di trasporto pubblico (ferroviari e automobilistici) già esistenti sul territorio.

Nella mappa seguente vengono rappresentati i due MeBus attivi sia nell’area Sud Ovest che nell’area Nord Est.



Figura 14 - MeBUS Nord Est e Sud Ovest

#### **4.5.2. Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese**

Gli interventi previsti dal programma 2007-2009 hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l’Amministrazione comunale già nel corso del 2008, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 30.000 Euro). Si è lavorato sulla riorganizzazione complessiva del servizio “MeBUS Nord Est” per l’ampliamento del servizio.

Nel corso del 2011 sarà necessario, oltre a proseguire con il monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia).

#### **4.5.3. Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Chieri**

Di concerto con l’Amministrazione, nel corso del 2008 è stato definito il Progetto esecutivo degli interventi previsti nel programma, con previsione di impiego di tutte le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 130.000 Euro).

Nel corso del 2009, completati gli interventi propedeutici a carico del Comune, detti interventi (che prevedono un ridisegno complessivo del servizio urbano finalizzato a offrire maggior servizio lungo le direttrici maggiormente utilizzate e a estendere la copertura territoriale da parte del TPL) hanno trovato completa attuazione.

Nel corso dell’anno 2010, al fine di soddisfare alcune esigenze avanzate da parte dell’Utenza scolastica, sono state inoltre apportate alcune variazioni ai Servizi scolastici effettuati sia dalle linee suburbane che dalle Linee urbane.

Nel corso del 2011 sarà necessario, oltre a proseguire con il monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia).

#### **4.5.4. Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri**

Il Contratto di Servizio per il TPL urbano di Moncalieri è stato solo di recente conferito all’Agenzia. Ciò nonostante, si è già provveduto insieme all’Amministrazione ad approfondire le linee guida degli interventi di miglioramento attesi (anche in virtù delle maggiori risorse regionali disponibili per potenziamenti – circa 100.000 Euro), sostanzialmente volti a fornire una risposta alle richieste di mobilità dal centro Città e dal Movicentro di Trofarello verso l’area commerciale/industriale UGC Cine Cité – Sanda Vadò.

Nel corso del 2010 si sono avviati i primi interventi con particolare riferimento al prolungamento della linea 83 in direzione UGC Moncalieri. Nel 2011 si intende completare il complesso delle iniziative programmate.

### **4.6. Servizio Ferroviario Metropolitano**

L’Agenzia sta portando avanti il progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano con un nuovo obiettivo finalizzato alla concretizzazione di un orario realizzabile al completamento del passante e con gli interventi infrastrutturali disponibili. Per procedere nella pianificazione delle specifiche propedeutiche alla realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano nella sua prima configurazione di avvio, l’Agenzia ha ripreso gli incontri con RFI. Nelle due riunioni avvenute il 21 gennaio e l’8 marzo si sono concordate alcune ipotesi di lavoro finalizzate a creare un futuro servizio commercialmente valido e stabile.

Specifiche per stabilità del SFM  
marzo 2010



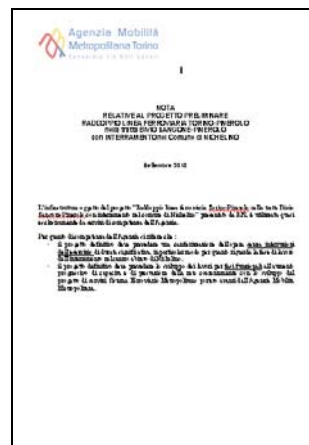
L’Agenzia collabora con la Regione Piemonte per quanto riguarda le proposte di interventi e/o adeguamenti infrastrutturali che permettano una risposta adeguata al SFM. Ha elaborato un documento con gli interventi da realizzare sulla linea Trofarello-Chieri che con la possibilità di attestamento contemporaneo di due materiali a Chieri consentirebbe un programma di esercizio più affidabile ed in grado di sopportare eventuali criticità di circolazione.

Interventi Infrastrutturali linea Trofarello-Chieri  
dicembre 2010

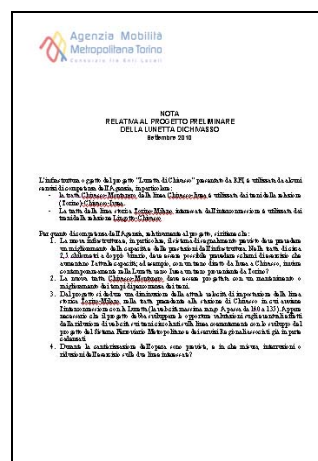


A settembre l’Agenzia ha consegnato alla Regione una nota relativa al progetto preliminare di raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo nella tratta bivio Sangone-Pinerolo con interrimento nel comune di Nichelino. Un analogo nota è stata realizzata per la Lunetta di Chivasso.

Nota relativa al progetto preliminare raddoppio linea ferroviaria Torino-Pinerolo nella tratta bivio Sangone-Pinerolo con interrimento nel comune di Nichelino  
settembre 2010



Nota relativa al progetto preliminare della Lunetta di Chivasso  
settembre 2010



#### 4.6.1. Linea FM4 (estensione Sistema Ferroviario Metropolitano a Bra)

Con riferimento all’Obiettivo PEG 1.II Attività 2 “Avviare la progettazione dell’estensione del Sistema Ferroviario metropolitano a Bra”, nel corso del 2009 la Regione Piemonte ha richiesto all’Agenzia di predisporre un programma di attività rivolte all’estensione del SFM a

Bra. L’Agenzia ha avviato lo studio di una diversa configurazione della linea FM4 e ha coordinato un apposito Gruppo di Lavoro, costituito da rappresentanti tecnici della Regione Piemonte, del Comune di Bra e dell’Agenzia stessa. Le attività sviluppate dall’Agenzia sono state discusse e concordate nelle riunioni del gruppo di lavoro.

Da gennaio 2010 l’Agenzia ha avviato una prima fase dello studio, che è stato analizzato nel corso di due riunioni del Gruppo di Lavoro. Nella prima riunione (21 gennaio 2010) sono state approfondite le caratteristiche della linea ed il suo inquadramento nella rete del SFM, con una valutazione del servizio attuale gravitante su Bra e delle relative criticità, delineando le linee guida per lo sviluppo delle relazioni da servire. La seconda riunione ha affrontato la descrizione e la definizione della base progettuale e l’individuazione dei vincoli esistenti, legati all’infrastruttura e ad altri servizi presenti (9 marzo 2010).

La valutazione dell’estensione del SFM a Bra ha quindi comportato un nuovo processo di riorganizzazione e revisione dell’intero Sistema nel breve periodo (2012-2013), nel quale la riformulazione dell’orario, effettuata con particolare attenzione ai vincoli infrastrutturali ed alla robustezza operativa dell’orario, è stata incentrata sul coordinamento reciproco tra le linee del SFM e sull’interazione con i servizi regionali “associati”, prendendo in considerazione le principali esigenze che caratterizzano le linee interessate.

L’orizzonte della simulazione si è quindi man mano ampliato, portando all’inserimento nel database infrastrutturale non solo della tratta Carmagnola-Bra, ma anche di altre tratte direttamente o indirettamente connesse ai servizi gravitanti sul nodo di Torino.

La costruzione dell’orario della linea FM4 estesa a Bra è stata affiancata da una prima valutazione delle potenziali riorganizzazioni che risultano necessarie sulle linee correlate (Cavallermaggiore-Bra-Alba-Asti, Cuneo-Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Ventimiglia, Ceva-Ormea), al fine di mantenerne l’organicità in seguito alla riformulazione proposta per i regionali Cuneo e Savona.

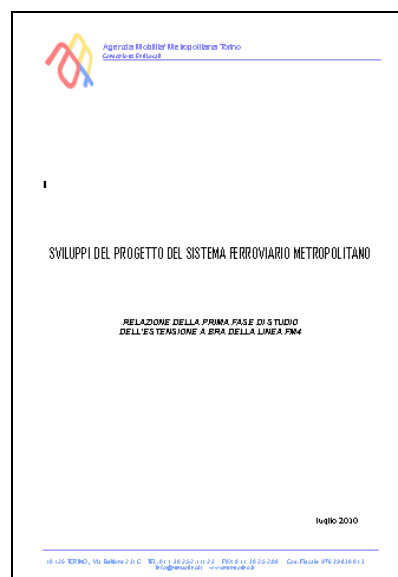
Lo studio ha evidenziato, secondo il mandato ricevuto, le potenzialità dell’estensione del SFM a Bra. La formulazione di una prima ipotesi di orario ha permesso di individuare quali sono le possibilità di sviluppo dei diversi servizi, le reciproche influenze e integrazioni e le criticità infrastrutturali.

Sviluppi del progetto del Sistema Ferroviario  
Metropolitano \_ estensione a Bra della linea FM4  
giugno 2010



Nel terzo incontro (30 giugno) il tavolo tecnico ha concluso la prima fase di lavorazione delle attività. A seguito dell’incontro è stato inviato ai partecipanti del tavolo tecnico il documento presentato nella riunione di giugno e la relazione relativa alla prima fase di studio dell’estensione a Bra della linea FM4.

Sviluppi del progetto del Sistema Ferroviario  
Metropolitano. Relazione della prima fase di studio  
dell’estensione a Bra della linea FM4  
luglio 2010



Per l’approfondimento del lavoro e per la formulazione di un orario stabile e commercialmente valido è stato valutato il sistema delle corrispondenze dei servizi ferroviari che diramano dalle linee convergenti sul nodo di Torino. In particolare la linea Cuneo/Savona su cui a Carmagnola si innesta l’FM4 esteso a Bra, presenta numerose linee di diramazione (Alessandria-San Giuseppe, Ceva-Ormea, Mondovì-Cuneo, Savigliano-Saluzzo-Cuneo, Cavallermaggiore-Asti) su cui, inoltre, si innestano ulteriori linee. È stato necessario effettuare anche l’analisi della linea Alessandria/Genova. Tale linea infatti non è direttamente interessata dal SFM ma viene utilizzata tra Trofarello e Torino in alternativa alla linea Cuneo/Savona.

Per il completamento del progetto è stato effettuato lo studio sul sistema dei bus extraurbani che interessano l’area tra Carmagnola e Bra. Infatti l’estensione dell’orario cadenzato su Bra permette di organizzare nel modo più efficace i nodi di interscambio rendendo possibile un’integrazione tra i servizi bus e i servizi ferroviari.

È stato effettuato uno studio del sistema dei bus extraurbani. Sono stati individuati nel bacino i diversi servizi su gomma con particolare riguardo a quelli con percorso in parallelo alla ferrovia. Con un sopralluogo mirato sono stati individuati i poli di interscambio ed evidenziate le criticità infrastrutturali e gestionali

Lo studio realizzato risulta propedeutico alla realizzazione di un sistema di trasporto integrato e facilmente utilizzabile, basato su un sistema di appuntamenti tra bus di linee diverse presso le fermate ferroviarie.

Estensione a Bra della linea FM4. Valutazioni  
sull’interscambio con i servizi su gomma  
novembre 2010





#### **4.6.2. Priorità per la progettazione dell’orario**

Attività 3 dell’obiettivo PEG. Raccogliere e catalogare tutte le istanze, reclami e suggerimenti pervenuti per stilare una obiettiva scaletta delle priorità da tenere in conto nella progettazione dell’orario.

Per questa attività, l’Agenzia ha realizzato una prima analisi delle linee di sua competenza.

Priorità per la progettazione del SFM – Catalogo  
Istanze, Reclami, Suggerimenti  
Marzo 2010



#### **4.6.3. Linea Modane-Torino – Potenziamento del servizio al 2010**

**Obiettivo PEG 1.II** Attività 5: Attivare il potenziamento del servizio sulle linee regionali associate al SFM (Modane – Torino, Pinerolo – Torre Pellice).

Nel quadro delle attività di potenziamento della linea Modane alla fine del 2009 ha avviato con RFI una collaborazione per migliorare le condizioni delle stazioni ferroviarie lungo la linea Torino-Bardonecchia-Susa.

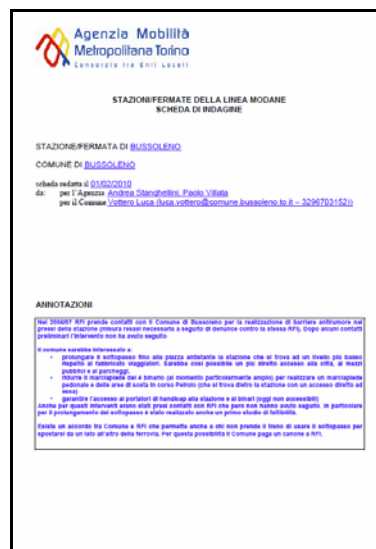
Il 4 dicembre 2009 l’Agenzia ha incontrato i sindaci della Val di Susa per discutere sullo stato delle stazioni ferroviarie e promosso l’iniziativa di coinvolgere le Amministrazioni Comunali nel progetto di miglioramento e riqualificazione delle stazioni/fermate e di gestione delle strutture. Nell’incontro l’Agenzia ha presentato uno studio effettuato sulle singole stazioni/fermate corredato di una documentazione fotografica.

A seguito di tale incontro l’Agenzia ha chiesto ai Sindaci dei Comuni interessati di far pervenire i nominativi dei tecnici individuati al fine di procedere ai sopralluoghi sul territorio ed alla compilazione di apposite schede finalizzate ad evidenziare lo stato di salute dei fabbricati situati sui territori comunali di competenza e determinare gli interventi necessari e prioritari per migliorare la vivibilità delle stazioni e dare più sicurezza a chi deve spostarsi quotidianamente con i treni.

L’11 gennaio l’Agenzia ha promosso un incontro presso RFI per concordare come procedere sulle modalità di lavoro. All’incontro hanno partecipato i sindaci di Susa e Rosta.

Il 1 febbraio l’Agenzia ha svolto il sopralluogo a Susa. Il 18 gennaio l’Agenzia ha organizzato il sopralluogo a Rosta con la presenza del sindaco, dell’assessore e dei tecnici del comune di Rosta ed RFI. A seguito dell’incontro è stata elaborata la scheda di indagine. Il 12/3/2010 ha effettuato il sopralluogo a S.Ambrogio ed il 26/3/2010 a Meana.

Scheda per il rilievo delle stazioni  
Gennaio 2010



A dicembre l’Agenzia ha elaborato un documento per la Regione sul potenziamento e cadenzamento del servizio e miglioramento delle stazioni

Stazioni e fermate della linea Torino-Bardonecchia  
dicembre 2010



In attuazione del 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione, l’Agenzia ha elaborato una proposta di orario cadenzato sulla linea Torino – Modane; RFI e Trenitalia, confermandone l’impostazione, hanno sviluppato una prima proposta di fattibilità. Si tratta di una preliminare fase di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano che l’Osservatorio aveva fatto proprio approvando le proposte dell’Agenzia già nel Novembre 2008.

La realizzazione di un nuovo orario con importanti modifiche come quelle che interesseranno la linea richiede una programmazione capillare di incontri con gli Enti Locali e tutti i soggetti interessati.

Per la condivisione del progetto sul territorio l’Agenzia ha incontrato il 10 marzo ed il 21 aprile 2010 i sindaci dei comuni della Valle di Susa.

Nel corso degli incontri è stata illustrata la proposta del nuovo orario cadenzato e coordinato e le iniziative promosse per individuare i possibili interventi migliorativi sulle stazioni ferroviarie della Valle di Susa. L’orario progettato presenta già alcune migliorie evidenti rispetto all’orario attuale ed è propedeutico al SFM, ma con significativi margini di miglioramento per evolvere verso l’assetto definitivo. Parte integrante della proposta è lo studio, effettuato con la Provincia di Torino, del coordinamento dei servizi bus presenti in valle con i servizi ferroviari allo scopo di migliorare l’interscambio tra i due mezzi.

L’orario cadenzato e coordinato presenta evidenti vantaggi all’utenza, in termini di migliore leggibilità, memorizzazione ed ottimizzazione delle coincidenze e dei punti di interscambio ma anche all’infrastruttura ed al gestore dei servizi.

La proposta è stata apprezzata e condivisa ma sono emerse alcune perplessità circa la reale funzionalità del progetto per la scarsa affidabilità dell’attuale materiale rotabile. Per questo i Comuni hanno deciso di chiedere un incontro con la nuova Giunta Regionale per sottoporre le problematiche evidenziate sia in termini di disagi dei pendolari che sulla ricerca di reperimento delle risorse per l’avvio del nuovo sistema.

Potenziamento del servizio sulla linea Modane-Torino.

Incontro con i comuni della Media e Bassa Valle

Aprile 2010



Come attività direttamente connessa alla progettazione del nuovo servizio sulla linea Modane-Torino, l’Agenzia ha coordinato la presentazione del progetto europeo TRIA (TRansport Integrés Alpins/TRAsporti Integrati Alpini) e collaborato alla presentazione del progetto Tranfit.

Al progetto TRIA partecipano, oltre all’Agenzia che ha il ruolo del capofila, i seguenti partner: Provincia di Torino, Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, Comune di Bardonecchia, Comune di Oulx, Syndicat du Pays de Maurienne, Communauté de Communes du Briançonnais.

Il progetto, che prevede una durata di 21 mesi e un budget complessivo di 470.000 euro, è stato presentato per l’accesso ai finanziamenti del bando Alcotra 2007-2013, quarto programma di cooperazione transfrontaliera lungo la frontiera continentale tra l’Italia e la Francia.

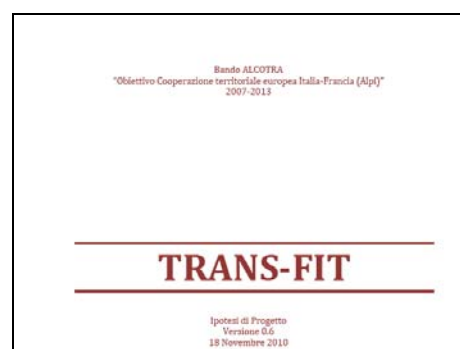
Il progetto TRANS-FIT Considerato che il progetto “B” descritto negli allegati B1 e B2, viene sviluppato attraverso il seguente partenariato, essendo stata individuata la Società SNCF quale partner con un ruolo di coordinamento ed attività in tutte le azioni previste e l’Agenzia Mobilità Metropolitana Torino, con ruolo partner di riferimento italiano, e le società Formazione Lavoro, Templar Srl, ELEbit come partner tecnologici

I progetti sono finalizzati al progressivo miglioramento del trasporto pubblico transfrontaliero Italia Francia ed in particolare a cavallo tra le 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. Il progetto intende studiare una strategia complessiva di miglioramento del sistema dei trasporti al servizio della popolazione, delle attività economiche e turistiche del territorio sia a livello della singola area sia a livello transfontaliero.

TRIA – Descrizione Tecnica  
Novembre 2010



TRANS-FIT - Descrizione Tecnica  
Novembre 2010



#### 4.6.4. Integrazione ferro-gomma

**Obiettivo PEG 1.II** Attività 4: Realizzare una nuova mappa delle polarità presenti nelle aree servite dal SFM individuando per ciascuna linea, nelle aree esterne al Nodo di Torino, scuole secondarie, ospedali, ASL, e altri particolari attrattori di traffico. Individuare su ogni linea del SFM i migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio.

Sono state previste due fasi di lavoro. La prima fase, ultimata, è stata caratterizzata dal reperimento, dall’inserimento e dall’organizzazione dei dati relativi alla mappa delle polarità. La seconda fase vedrà un aggiornamento relativo agli istituti di istruzione (orari anno scolastico 2010-2011 e studenti iscritti) e l’elaborazione finale dei dati.

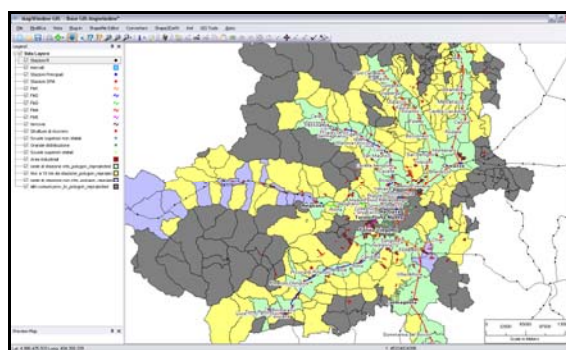
Nella prima fase è stato creato un database GIS contenente tutte le informazioni georeferenziate aggiornate relative a:

- *Poli attrattori*
  - ✓ Istituti di istruzione secondaria superiore (pubblici e privati)
  - ✓ Sedi universitarie
  - ✓ Centri commerciali e grande distribuzione
  - ✓ Mercati
  - ✓ Strutture ospedaliere e di ricovero
  - ✓ Aree industriali
- *Sistemi di trasporto*
  - ✓ Rete ferroviaria e stazioni regionali
  - ✓ Rete SFM e stazioni metropolitane

- ✓ Percorsi Autolinee urbane e extraurbane di competenza dell’Agenzia
- ✓ Percorsi Autolinee extraurbane di competenza della Provincia di Torino
- ✓ Fermate extraurbane GTT – Sadem – Novarese
- ✓ Nodi Omnibus della Provincia di Torino
- *Zonizzazione territoriale*
  - ✓ Aree comunali e loro classificazione in riferimento alla distanza dalle stazioni del SFM
  - ✓ Aree comunali e loro classificazione secondo l’appartenenza all’Agenzia

È stata inoltre sperimentata e formalizzata una procedura di trasferimento dei dati dalla base GIS ad una base consultabile mediante Google Earth, sfruttando appieno le potenzialità dei due strumenti (gestione del database georeferenziato ed elaborazione in GIS - rapidità, semplicità di consultazione dei dati e loro individuazione sul territorio in Google Earth).

Mappatura delle polarità nelle aree servite dal SFM  
Maggio 2010



#### **4.7. Gestione delle incombenze relative alla sicurezza e alla regolarità dell’esercizio**

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.

In particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l’Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l’USTIF, i Responsabili dell’esercizio GTT ed i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti ascensori e scale mobili, al fine di concedere le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l’apertura al pubblico esercizio della Linea 1 di Metropolitana.

In tale ambito nel 2010 si sono sviluppate le attività necessarie alla messa in servizio della nuova tratta di metropolitana da Porta Nuova a Lingotto con il collaudo degli impianti delle 6 nuove stazioni. L’attività è stata avviata nel 2010 e conclusa in tempo utile per l’avvio della metropolitana nel marzo 2011

Nel 2010 inoltre sono state eseguite, come di consueto con la partecipazione a campione di personale dell’Agenzia, le verifiche periodiche (semestrali ed annuali) previste dalle normative vigenti sugli impianti di accesso alle stazioni della Linea 1 di Metropolitana.

Infine sono state effettuate, con la partecipazione di personale dell’Agenzia, le verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, finalizzate ad accertare la regolarità del servizio, sugli impianti ascensori e scale mobili di Stazione Lingotto – FS e Stazione Madonna di Campagna – GTT, sugli ascensori della fermata Stura – Linea tramviaria 4 e sull’ascensore panoramico della Mole Antonelliana.

Nell’ambito delle competenze in materia di sicurezza e regolarità d’esercizio, sono state inoltre svolte inchieste relative ad incidenti, sia relativamente al Servizio automobilistico che a quello tramviario.

## **4.8. Osservazione dei servizi**

### **4.8.1. Servizi extraurbani**

Il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), nato nel 2005 in accordo con la Provincia di Torino, ha proseguito la propria implementazione nel corso del 2010; si sintetizzano di seguito le principali attività svolte e relativi risultati conseguiti. **(Progetto PEG 1.V – Attività 1)**

#### *A. Avanzamento installazione “apparati di bordo”*

L’applicazione del Sistema OTX è ad oggi estesa a tutti i Vettori che operano nell’ambito del Contratto di Servizio del TPL extraurbano di competenza dell’Agenzia e della Provincia di Torino, coinvolgendo oltre 900 veicoli (ca. 300 dei quali afferenti a Servizi di competenza dell’Agenzia).

L’attività di installazione nel corso dell’anno ha previsto in particolare:

- a. la rimozione degli apparati di bordo dai veicoli alienati e la relativa installazione sui veicoli di nuova acquisizione;
- b. l’ampliamento del parco mezzi interessato da OTX di specifici Vettori (es. Chiesa, Gherra), mediante integrazione dell’installazione di apparati di bordo su un maggior numero di veicoli (inizialmente non previsti/indicati in Servizio pubblico), al fine di migliorare l’efficienza di associazione del Sistema.
- c. In particolare abbiamo acquisito il controllo di diretto di ulteriori 96 sim che precedentemente erano intestate alla Provincia di Torino ed erano oggetto di rimborso annuale. La flotta di autobus OTX ha inizialmente riguardato 96 autobus di competenza dell’Agenzia e 454 autobus di competenza della Provincia; nel frattempo l’Agenzia ha esteso la flotta OTX di 65 mezzi (det. 199 del 27 giugno 2008) portandola ad un totale di 161 mezzi; Con comunicazione alla Provincia di Torino del 7/12/2010 (prot. n° 5398/2010), il direttore generale f. f. al fine di unificare la gestione delle SIM dati, richiedeva di voler attivare il subentro delle 96 schede sim di competenza dell’Agenzia nell’ambito della convenzione Consip, per provvedere direttamente, a far data dal 1° gennaio 2011, alla gestione e al pagamento delle predette 96 sim, con l’obiettivo di provvedere all’unificazione in un unico contratto di tutte le sim relative alle flotte interessate dall’Agenzia. La Provincia di Torino con nota prot. 5483/2010, autorizzava l’Agenzia al subentro nella gestione delle 96 SIM dal 1° gennaio 2011, come richiesto.

#### *B. Validazione informazioni*

Nel corso dell’anno è proseguita, da parte del personale dell’Agenzia, l’attività di verifica e validazione dei percorsi, fermate e Programmi di Esercizio (PEA) delle Autolinee di propria competenza, coinvolgendo di volta in volta i vari Vettori (in particolare, nell’anno 2010, Chiesa, VIGO Autoindustriale, Novarese e GTT) in opportuni aggiornamenti/rettifiche dei supporti informatici utilizzati, quali shapefile dei percorsi e relative lunghezze soggette a contribuzione, nodi georeferenziati delle fermate e data-base OMNIBUS dei Programmi di Esercizio interessati.

#### C. *Verifica delle prestazioni del Sistema*

Il personale dell’Agenzia ha proseguito con le attività di valutazione ed analisi periodica degli indici di funzionamento del Sistema, verificando la relativa reportistica dei risultati conseguiti, elaborata in automatico dal Sistema.

In particolare, nel corso del 2010, è stata definita, di concerto con la Società fornitrice del Sistema (Divitech), una reportistica elaborata automaticamente dallo stesso SW con cadenza settimanale e mensile (report periodico denominato “Cruscotto OTX”, trasmesso in automatico via mail), in cui sono riassunti i principali parametri qualitativi-quantitativi monitorati da OTX per ciascuna Autolinea interessata, ovvero:

- % PEA: efficienza di associazione di OTX rispetto alle corse previste da PEA;
- diff. KM: differenza di percorrenze riscontrate (complessiva per ciascuna Autolinea) rispetto a quanto previsto da OMNIBUS (e soggetto a contribuzione);
- VELOCITÀ COMMERCIALE: velocità media riscontrata (per Autolinea) nel corso del periodo di osservazione;

ANTICIPO/RITARDO: indice percentuale suddiviso in corse con arrivo in ritardo a capolinea compreso tra 5’ e 10’ - corse in ritardo a capolinea di oltre 10’ - corse con arrivo a capolinea in anticipo di oltre 5’.

#### **4.8.2. Servizi ferroviari**

Per quanto riguarda l’osservazione dei servizi ferroviari (**Progetto PEG 1.V – Attività 1**) la modifica della piattaforma informativa di RFI per il monitoraggio del servizio con il passaggio dal sistema Riace al sistema PIC ha reso necessaria la modifica delle procedure di elaborazione dei dati. È stato necessario riformulare il database dell’Agenzia adeguandolo ai nuovi formati di dati.

Ad ogni cambio orario sono state aggiornate le liste treno. Mensilmente vengono scaricati dal sistema i dati. Per ogni treno sono elaborati gli indicatori di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati) e di affidabilità (treni soppressi rispetto a quelli programmati). Sono elaborati e pubblicati sul sito dell’Agenzia una serie di report relativi all’intero sistema, alle linee e ai singoli treni gestiti dall’Agenzia.

Dati per sistema

- REPORT ANDAMENTO: affidabilità e puntualità dei servizi dell’Agenzia

Dati per linea

- REPORT PUNTUALITÀ: andamento della puntualità delle linee dell’Agenzia a partire da gennaio 2009.
- REPORT AFFIDABILITÀ: andamento della affidabilità (soppressioni) delle linee dell’Agenzia a partire da ottobre 2009.

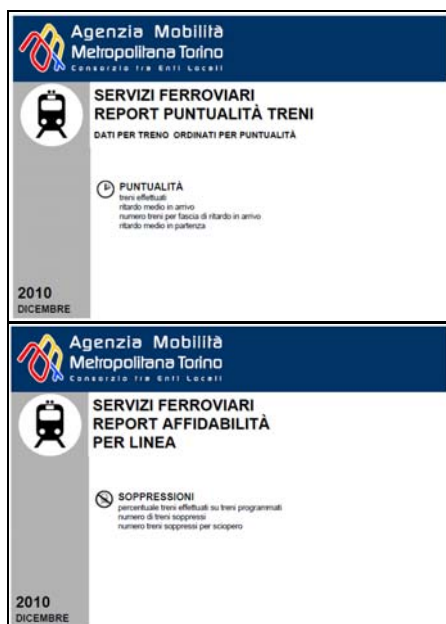
Dati per singolo treno

- REPORT TRENI ANDAMENTO: soppressioni e puntualità in arrivo nell’ultimo mese (i treni sono ordinati per linea e per numero).

- **REPORT TRENI PUNTUALITÀ:** puntualità in arrivo e in partenza nell’ultimo mese (i treni sono ordinati per ritardo medio in arrivo).

Monitoraggio dei servizi ferroviari. Report mensili pubblicati

Esempio dicembre 2010



Oltre ai report mensili vengono effettuate particolari elaborazioni relative a specifici periodi temporali o singoli treni su richiesta da parte di Enti o comitati pendolari

## 5. Strategia degli investimenti

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 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;
- avviare i programmi di investimento per il miglioramento dell’accessibilità e del comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano (deliberazione Consiglio d’Amministrazione del 31/10/2008);



- finanziare gli interventi infrastrutturali previsti dalla Regione per interventi Movilinea nelle città di Chieri e Settimo Torinese, previa sottoscrizione di specifica convenzione tra le parti.

Si provvederà, inoltre, a proporre alla Regione Piemonte un elenco di priorità ulteriori per interventi “Movicentro” e “Movilinea”, riferito in particolare al “Movicentro” da realizzare in Collegno nei pressi della Stazione Fermi della Linea 1 di metropolitana e alla necessità di realizzare nodi di interscambio adeguati alle necessità del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco tranviario, il Programma Triennale 2007-2009 dell’Agenzia afferma la necessità di acquistare almeno altri 50 tram con caratteristiche analoghe a quelle delle 55 motrici serie 6000 attualmente in dotazione a GTT.

L’Accordo di Programma sottoscritto con la Regione Piemonte per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 conferma l’obiettivo prioritario dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l’introduzione di veicoli conformi ai più recenti standard ecologici per ridurre l’impatto sull’ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell’ambito del “Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell’aria”, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006.

## **5.1. Programma di contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico**

### **Autobus con omologazione pre-EURO ed EURO 0**

Le risorse che la Regione Piemonte destina, nell’ambito dell’Accordo di programma, per investimenti in materiale rotabile sono pari a complessivi € 93.228.295,42 di cui € 25.704.215,87 per l’anno 2008, € 24.994.355,21 per l’anno 2009 stabilendo che l’importo residuo, pari ad € 42.529.724,34 è rimodulato dalla Regione Piemonte nell’ambito del Bilancio annuale di previsione 2008 e pluriennale 2008-2010. Tali risorse saranno destinate a sostituire autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0, presenti nel parco adibito ai servizi di trasporto di competenza, con autobus nuovi da immatricolarsi in proprietà alla Regione.

Pertanto, i veicoli omologati EURO 1 che, per quanto sopra ricordato non saranno parte del programma di installazione dei sistemi di abbattimento del particolato, pur essendo sottoposti alle medesime prescrizioni dei veicoli EURO 0 e pre EURO, attualmente non sono oggetto di alcun programma di contribuzione finalizzato alla loro sostituzione.

Con lettera del 26 giugno, la Regione Piemonte ha comunicato l’avvio delle procedure per l’acquisto del 60% del fabbisogno di autobus che sarà dichiarato dalle aziende esercenti.

Con DGR n.17-12079 del 07/09/2009 la Regione Piemonte ha individuato le linee guida per l’attuazione del programma di sostituzione degli autobus non ecologicamente compatibili impiegati nel TPL di competenza della Regione, ribadendo l’urgenza di provvedere alla sostituzione degli autobus Euro0, pre-Euro e, nei limiti delle risorse disponibili, Euro1 e stabilendo che l’assegnazione alle Società concessionarie dei veicoli totalmente finanziati dalla Regione Piemonte sarà subordinata al finanziamento da parte degli esercenti di due veicoli (40%) per ogni tre (60%) finanziati dalla Regione.

La Società GTT ha presentato domanda di ammissione per l’assegnazione di n.150 autobus a totale finanziamento regionale a fronte dell’acquisto con risorse proprie di n.100 veicoli urbani 12 metri mod. Citelis con motorizzazione diesel EEV, in sostituzione di altrettanti autobus di categoria Euro0. L’Agenzia ha curato l’istruttoria della pratica di

immatricolazione ed estensione in linea dei 100 nuovi veicoli e ha rilasciato le relative autorizzazioni.

Sono proseguite inoltre le attività istruttorie e di verifica delle caratteristiche sul lotto di n. 88 nuovi veicoli urbani 12 metri mod. Irisbus 491 alimentati a metano, acquistati dalla stessa Società GTT con il contributo assegnato dalla Regione Piemonte con DGR n.21-10062 del 17/11/2008 (Euro 9.787.513,49 all’Agenzia ed Euro 965.778,51 al Comune di Torino). Al termine della visita di verifica dei n.51 veicoli rimanenti, in caso favorevole, sarà possibile procedere alla liquidazione dei contributi ancora spettanti.

A partire dall’agosto 2009, con il procedere delle verifiche sui nuovi veicoli a metano della Società GTT, sono stati liquidati alla Società, rispettivamente per 34, 3 e 37 dei nuovi autobus, Euro 3.896.784,71, Euro 343.833,95, Euro 4.240.618,66. Le verifiche si sono protratte nel corso del 2010 e il saldo della cifra stanziata, per gli ultimi 14 veicoli ammessi a contribuzione e pari a Euro 1.306.276,17, è stato liquidato nel mese di novembre 2010.

### **Autobus con omologazione EURO1**

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha inteso finanziare un programma di contribuzione all’acquisto di autobus che consenta di procedere con la sostituzione di veicoli con motorizzazione EURO 1 (sui quali risultasse non conveniente l’installazione di sistemi di abbattimento del particolato), purché alimentati a gasolio con motorizzazione Euro 4 o successiva, elettrici, alimentati a metano o ibridi (dotati di motori a combustione interna) preferibilmente omologati EEV contribuendo alla sostituzione di 16 veicoli c.d. “snodati” (18 metri) stanziando un importo di €3.713.120,00; per quanto riguarda i criteri e le modalità con cui verrà attuato il programma di contribuzione, si è fatto riferimento alle disposizioni di cui alla citata D.G.R. 17 marzo 2008, n. 22-8415.

La Società GTT ha comunicato l’interesse a partecipare a detto programma di contribuzione. Tuttavia, in ragione dei programmi di innovazione tecnologica che la stessa Società intende attuare sulla flotta di veicoli immatricolati “Euro 1” o successivi, la Società GTT ha richiesto di valutare la possibilità di ri-modulare l’assegnazione delle risorse assegnate (Euro 3.713.120,00) secondo il seguente schema:

- Euro 2.645.000,00 (pari a circa il 71% della somma complessiva) quale contribuzione per l’acquisto di veicoli snodati da 18 metri con motorizzazione ibrida, CNG ed EEV, fornendo la seguente previsione di spesa:

Tipo veicolo	Quantità	Costo unitario (Euro)	Costo Totale previsto (Euro)
SOLARIS 18m ibrido	2	450.000,00	900.000,00
IRISBUS 18m CNG	4	380.000,00	1.520.000,00
IRISBUS 18m EEV	8	350.000,00	2.800.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>5.220.000,00</b>

- Euro 1.068.120,00 (pari a circa il 29% della somma complessiva) quale contribuzione per l’attuazione di un piano di ricerca e sviluppo predisposto insieme alla Società IRISBUS finalizzato allo sviluppo di sistemi rivolti alla diminuzione del consumo di carburante e di emissioni in atmosfera da installare sia sui veicoli di nuova acquisizione sopra indicati che su altri già attualmente in dotazione alla Società GTT.

La Società GTT ha altresì richiesto:

- di valutare la possibilità di aumentare al 60% la quota di cofinanziamento per l’acquisto dei nuovi veicoli;
- di aumentare lo stanziamento complessivo per i progetti di ricerca e sviluppo di ulteriori 770.000,000 Euro.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 1 luglio 2009 ha approvato la modulazione e l’integrazione delle risorse stanziate con Deliberazione n. 8/3 del 31/10/2008.

Nel giugno 2010 l’Agenzia ha curato l’istruttoria delle pratiche di immatricolazione ed estensione in linea, in sostituzione di 14 veicoli 12m con motorizzazione Euro1, di 12 nuovi veicoli ecologici 18m acquistati da GTT, di cui 4 a metano (2 con il sistema Start&Stop per la riduzione del consumo di carburante) e 8 a gasolio Euro 5 EEV (2 con il sistema Start&Stop per la riduzione del consumo di carburante), e ha rilasciato le relative autorizzazioni all’impiego in linea su servizi urbani-suburbani della Città di Torino. A partire dal dicembre 2010, al fine di poter procedere all’erogazione della somma impegnata, sono iniziate le visite di verifica finalizzate ad accertare che i nuovi autobus rispettino tutti i requisiti previsti dalla D.G.R. n. 22-8415 del 17 marzo 2008.

## **5.2. Programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate di TPL relative alle Linee extraurbane di competenza dell’Agenzia.**

Il Programma Triennale Regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009 approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007 (PTR), ha previsto, per il finanziamento dei progetti MOVICentro (nodi di interscambio ferro – gomma per passeggeri) ed al progetto MOVIlnea (adeguamento e messa in sicurezza del T.P.L.), lo stanziamento annuale di € 9.000.000,00 condizionandone l’entità al bilancio pluriennale ed il riparto e l’assegnazione alla verifica del completamento dei programmi precedentemente finanziati ed all’elaborazione dei nuovi programmi di intervento.

Nell’Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009, sottoscritto con la Regione Piemonte, l’Agenzia, in attuazione del proprio Programma Triennale ed ai sensi del punto 3.3.3. del PTR, si è impegnata a predisporre un Programma d’intervento 2007 - 2009 per la progressiva infrastrutturazione del territorio.

Peraltro, all’atto della sottoscrizione dell’Accordo di Programma, la Regione, verificate le proprie disponibilità di bilancio, si è impegnata ad erogare i soli contributi per gli investimenti infrastrutturali per interventi MOVIlnea già programmati per le città di Chieri e Settimo ammontanti a complessivi € 667.252,00.

In tale contesto l’Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un “Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL”, uniformandone e perfezionandone l’accessibilità e le dotazioni a favore dell’utenza destinando a tal fine l’importo di € 969.880,00.

Terminata la ricognizione, anche mediante specifici sopralluoghi sui percorsi delle Linee, sia degli interventi che di quelli opportuni, è stata predisposta una prima stima degli interventi evidenziati oltre ad alcune ipotesi di programma. In funzione degli indirizzi che saranno forniti dal Consiglio di Amministrazione, sarà predisposta una prima ipotesi di Programma attuativo.

### **5.3. Progetti di ricerca**

Con deliberazione n. 7/2 del 01/07/2009, il Consiglio di Amministrazione, valutata favorevolmente la possibilità di attuare i progetti di ricerca e sviluppo proposti da GTT, ha deciso di :

- approvare la rimodulazione delle risorse già stanziata con Deliberazione n. 8/3 del 31/10/2008 per attuare i progetti di ricerca e sviluppo individuati;
- proporre all’Assemblea un ulteriore contributo economico di € 770.000,00 per l’attuazione dei richiamati progetti di ricerca e sviluppo.

L’Assemblea del Consorzio, con Deliberazione n. 2/1 del 24/9/2009 ha, tra l’altro, approvato alcune variazioni al Bilancio di Previsione anno 2009 comprendenti l’applicazione dell’avanzo per lo stanziamento di un importo pari ad € 770.000,00 per finanziare spese di investimento ed in particolare il rinnovo ed il potenziamento di materiale rotabile e dei beni strumentali derivanti dall’avanzo di amministrazione registrato con il rendiconto della gestione 2008.

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha finanziato alla Società Gruppo Torinese Trasporti GTT, che opera in collaborazione con TurinTech, i seguenti sei progetti di ricerca:

#### **5.3.1. Progetti relativi al sistema “START AND STOP”**

Progetto 1. Studio, sperimentazione e messa a punto del sistema Start&Stop retrofit su n. 10 autobus a Gasolio Euro 2 12 metri.

Progetto 2. Studio, sperimentazione e messa a punto del sistema Start&Stop retrofit su n. 2 autobus a Metano Euro 2 12 metri.

Progetto 3. Studio, sperimentazione e messa a punto del sistema Start&Stop retrofit su n. 3-4 autobus nuovi tipo IRISBUS CITELIS 18m.

Il sistema verrà in effetti installato sui 12 autobus CITELIS recentemente acquistati da GTT.

Progetto 5. Installazione Kit Start&Stop retrofit su n. 128 autobus a Gasolio Euro 2 12 metri.

È stata sviluppata la Sperimentazione fuori linea e le simulazioni di servizio sul sistema; è stata effettuata l’Omologazione del sistema e l’installazione per avviare la sperimentazione in linea con gruppo di autisti dedicato, opportunamente formato, e turno fisso, per prove sui tempi di percorrenza. Ad oggi complessivamente l’installazione riguarda 10 veicoli a gasolio + 2 a metano.

Sono stati immessi in servizio 4 autobus 18m allestiti con sistema Start&Stop installato in fabbrica da Iveco sulla base dei risultati della fase sperimentale.

È stato verificato che il ri-avviamento del motore avviene nell’arco di 0,5 secondi. I tempi di percorrenza non subiscono ritardi apprezzabili.

Sulla base delle misurazioni effettuate, risulta raggiunto l’obiettivo prefissato di un risparmio di carburante dell’8%, che si traduce in un risparmio, per veicolo di circa 4 litri di carburante ogni 5 ore di servizio.

I primi due veicoli oggetto della sperimentazione hanno superato il limite dei 10.000 km e dei 40.000 cicli stop/start senza che si siano verificate rotture meccaniche dei componenti o situazioni d’attenzione per la loro usura. Allo stato attuale della sperimentazione, la valutazione dell’affidabilità del sistema è quindi positiva, seppur parziale.

È emersa la necessità di introdurre un controllo sullo stato di carica delle batterie, implementazione del sistema introdotta con la versione aggiornata della centralina di controllo Marelli. Infatti, per tempi di sosta complessivamente superiori al 35-40%, risulta necessario inibire il funzionamento del sistema Start&Stop per evitare di scaricare le batterie.

### **5.3.2. Progetto relativo all'utilizzo dei supercapacitori**

Progetto 4. Studio sperimentazione e messa a punto del sistema Supercapacitori retrofit su n. 197 veicoli 12 e 18 metri a Metano.

I veicoli a metano (CNG) consumano in avviamento una notevole quantità di energia che frequentemente le normali batterie elettrochimiche dei veicoli, non sono in grado di erogare; la sperimentazione di una batteria di supercapacitori ha pertanto la funzione di alimentare il motorino d'avviamento in fase di partenza (i supercapacitori, rispetto alle batterie, hanno capacità inferiori, ma sono in grado di erogare picchi d'energia in brevi intervalli di tempo e non patiscono in modo significativo gli effetti di cariche/scariche frequenti e ripetute).

I supercapacitori entrano a far parte anche dei sistemi di Start&Stop di cui sopra. Senza di essi l'alternatore da solo non sarebbe in grado di mantenere lo stato di carica delle batterie.

Si sono installate ed avviate le prime sperimentazioni del kit Supercondensatori sul veicolo 12m a metano n. az. 1064.

Sul veicolo a metano munito di supercapacitori si è verificato un abbattimento dell'indice di anomalie (problemi d'avviamento) da una ogni 4.000 km ad una ogni 12-13.000 km. Le anomalie, inoltre, risultano tutte concentrate nella prima fase della sperimentazione, ancora soggetta a correzioni e messa a punto del sistema. Ci si attende pertanto che il prosieguo della sperimentazione offra risultati ancora più interessanti.

La vita media delle batterie è per gli autobus in servizio di linea è pari a circa 29.000 km. L'autobus munito di Supercapacitori che è stato oggetto della sperimentazione ha invece superato i 51.000 km senza che occorresse effettuare alcun cambio delle batterie Pb. L'utilizzo di supercondensatori consente pertanto una riduzione di circa il 50% del numero di sostituzioni delle batterie. (Stimando in 750.000 km la vita utile di un autobus, il risultato ottenuto implicherebbe meno di 14 cambi di batteria contro i 25 degli autobus senza Supercapacitori).

Il veicolo munito di supercapacitori è risultato più affidabile di quanto non fosse in precedenza: in particolare, sono stati quasi del tutto eliminati i problemi di avviamento (0,8 ogni 10.000 km, contro un indice precedente all'installazione di circa 2,5).

Sulla base dei detti risultati è stato erogato il 30 % del preventivo di spesa pari a € 509.662,66.

### **5.3.3. Progetto relativo all'utilizzo dei pannelli solari**

Il progetto relativo allo studio e alla sperimentazione dei pannelli solari non è ancora stato avviato.

Progetti di ricerca e sviluppo della Società Gruppo Torinese Trasporti in collaborazione con Turin Tech





## PARTE III – PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

In materia di semplificazione amministrativa ed innovazione gestionale, il Bilancio Previsionale ha individuato alcune linee guida su cui intervenire e in particolare il PEG 2010 ha individuato alcuni obiettivi specifici.

Nell'ottica di perseguire la migliore efficienza organizzativa è stato introdotto uno specifico programma di attività atte a sviluppare la semplificazione amministrativa anche introducendo elementi di innovazione gestionale.

Si ritiene che operare in quest'ambito abbia una duplice finalità; da un lato si garantisce una azione coordinata ed attenta alle politiche per migliorare efficienza, efficacia ed economicità dell'Azione amministrativa, promosse dal governo, dall'altra si consente all'Agenzia di focalizzare la propria attività sulla propria missione, il trasporto pubblico, ottimizzando e minimizzando le risorse necessarie per le attività di supporto non strategico.

### 6. Semplificazione amministrativa

Le iniziative programmate per intervenire sulla semplificazione amministrativa sono essenzialmente rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate e consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Di seguito si elencano gli obiettivi individuati.

#### **Obiettivo PEG 2.II Gestione informatizzata adempimenti P.A.**

##### **Flussi Previdenziali**

###### Descrizione

Le Amministrazioni pubbliche sono tenute, per legge, a trasmettere all'Inpdap i dati sulle posizioni assicurative dei propri dipendenti.

A partire dal 2005 le Amministrazioni certificano mensilmente servizi e retribuzioni. Infatti, secondo quanto previsto dalla Legge 326 del 24 novembre 2003, ogni Amministrazione è tenuta a inoltrare all'Istituto una Denuncia Mensile Analitica (DMA) con la quale viene alimentata la posizione assicurativa dei propri dipendenti. Accanto alla Denuncia mensile Analitica, l'Inpdap ha predisposto uno strumento informatico (PAssWeb) attraverso il quale le Amministrazioni possono interrogare e aggiornare in tempo reale la banca dati relativa alle posizioni assicurative dei propri dipendenti. È un passo importante, che consente all'Amministrazione datrice di lavoro non solo di alimentare la banca dati di Inpdap, ma di verificarne e condividerne il contenuto in "tempo reale".

L'operazione di collegamento telematico attraverso PassWeb è stata avviata con la circolare Inpdap 22 del 3 novembre 2006 che ha invitato tutti gli Enti locali a collegarsi telematicamente con la Banca dati dell'Inpdap.

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha già attivato il collegamento telematico PassWeb, riscontrando tuttavia sia numerose incongruenze o mancanze di dati relative ad alcuni dipendenti presi a campione, sia il mancato recepimento delle informazioni nella banca dati telematica INPDAP anche per quanto riguarda il periodo più recente che avrebbe dovuto essere alimentato tramite la Denuncia Mensile Analitica.

Nel 2009 si è proceduto all'elaborazione di un piano di lavoro finalizzato alla programmazione delle attività da svolgere per l'aggiornamento delle posizioni assicurative.

### Rendiconto

Da un punto di vista generale, essendo state riscontrate problematiche concernenti la mancanza di dati relativi agli anni precedenti sul sistema PassWeb, INPDAP e alcuni Enti più grandi, insieme al CSI Piemonte, stanno analizzando le cause del mancato allineamento dei dati al fine di ricercare una soluzione per sanare le irregolarità dovute a mancate alimentazioni o ad errori.

Per quanto riguarda più specificatamente l’Agenzia si è provveduto all’attivazione di un servizio di estrazione dei dati contenuti nella denuncia mensile analitica (DMA), presentata all’INPDAP tramite i canali Entratel. È stata avviata, in collaborazione con l’Istituto previdenziale, la verifica delle anomalie riscontrate: nel corso di tali attività alcune posizioni individuali sono già state aggiornate attraverso operazioni di recupero dei dati trasmessi dall’Agenzia ma non confluiti in banca dati INPDAP, mentre per altre si sta ancora procedendo alla verifica dell’origine delle difformità.

Sostanzialmente la situazione riscontrata appare positiva poiché è stato verificato che i dati contenuti su PassWeb corrispondono in gran parte a quanto trasmesso.

### **Obiettivo PEG 2.III Funzionamento dell’Agenzia : Trasparenza e valutazione della performance**

L’OBIETTIVO PEG 2.III si riferisce alle disposizioni di cui al D.Lgs. 150/2009 con particolare riferimento ai punti aventi maggiore valenza esterna quali il principio della trasparenza e la valutazione delle performance.

L’obiettivo è stato fissato al fine di avviare l’attuazione del decreto per favorire il raggiungimento degli obiettivi di ottimizzazione, di efficienza e trasparenza.

Con specifico riferimento alla trasparenza nel 2010 è stata strutturata la sezione del sito internet dell’Agenzia denominata “trasparenza, valutazione e merito” secondo le indicazioni fornite dalla Commissione per la Valutazione la Trasparenza e l’Integrità delle amministrazioni pubbliche (CIVIT) con la delibera n. 105/2010 “Linee guida per la predisposizione del programma triennale per la trasparenza e l’integrità.

La sezione del sito internet è stata popolata in modo organico con i dati già disponibili sul sito.

Con riferimento alle altre indicazioni contenute nel decreto, l’obiettivo sarà riproposto nel PEG 2011.

## **7. Innovazione gestionale**

### **Obiettivo PEG 3.II Piattaforma Open Source MTM**

Con l’anno 2010 si è proceduto a completare le attività preparatorie all’adozione della piattaforma di gestione contenuti (CMS) open source Zope/Plone per i contenuti del sito web [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) e per la intranet.

Al 2010 risultano concluse le seguenti attività:

- Creazione di un sistema di help desk sulla intranet per gli interventi manutentivi su hardware e software.
- Aggiornamento del sito internet dell’Agenzia con il CMS open source Plone 3 e attivazione del servizio di hosting dedicato.
- Abilitazione della gestione multilingua del sito per offrire alcune pagine anche in lingua inglese.



Resta da completare a fine 2010 la migrazione del dominio web mtm.torino.it sul nuovo servizio di hosting (attività svolta alla fine di gennaio 2011). Dal 1 febbraio 2011 il sito istituzionale dell’Agenzia è a tutti gli effetti gestito con il CMS Plone.



## PARTE IV – RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

### 8. 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	157.967.565,50	
Pagamenti	168.210.765,19	
<i>differenza</i>		-10.243.199,69
Residui attivi della competenza	102.527.995,73	
Residui passivi della competenza	91.262.831,46	
<i>differenza</i>		11.265.164,27
<b>avanzo al 31.12.2010</b>		<b>+ 1.021.964,58</b>

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 2010	€	35.014.438,10
- riscossioni nell'esercizio	€	215.753.526,38
- pagamenti nell'esercizio	€	237.298.221,94
fondo di cassa al 31 dicembre 2010	€	13.469.742,54
residui attivi	€	143.874.583,04
residui passivi	€	148.431.572,73
<b>avanzo di amministrazione accertato</b>	€	<b>8.912.752,85</b>

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2010 corrisponde al saldo del conto del tesoriere, depositato in contabilità fruttifera presso lo stesso per € 9.365.936,78 e depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato per € 4.103.805,76.

## 8.1. Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2010 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	10.008.199,70
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	4.003.940,55
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	241.942.133,57
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	3.840.124,81
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>259.794.398,63</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	102.304,71
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	165.677,19
Rimborsi da Enti e privati	€	2.408,62
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	5.094,00
<b>Totale Titolo III</b>	<b>€</b>	<b>275.484,52</b>

<b>PARTE I - ENTRATA</b>		<b>Accertamenti 2010</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	259.794.398,63
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	275.484,52
<b>Totale generale Entrate Correnti</b>		<b>260.069.883,15</b>
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
<b>Totale generale Entrate da trasferim. di capitale</b>		<b>0,00</b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2010, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

INTERVENTO		PER T.P.L.	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	0,00	1.344.639,82	1.344.639,82
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	0,00	8.569,45	8.569,45
Prestazioni di servizi	€	251.615.186,60	631.733,33	252.246.919,93
Utilizzo di beni di terzi	€	0,00	173.136,31	173.136,31
Trasferimenti	€	4.471.682,62	0,00	4.471.682,62
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00	0,00	0,00
Imposte e tasse	€	0,00	179.284,59	179.284,59
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	2.110,05	2.110,05
<b>Totale Titolo I</b>	<b>€</b>	<b>256.086.869,22</b>	<b>2.339.473,55</b>	<b>258.426.342,77</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	21.575,80	21.575,80
Trasferimenti di capitale	€	600.000,00	0,00	600.000,00
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>600.000,00</b>	<b>21.575,80</b>	<b>621.575,80</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€</b>	<b>256.686.869,22</b>	<b>2.361.049,35</b>	<b>259.047.918,57</b>

PARTE II - SPESA		Impegni 2010
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	258.426.342,77
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b><i>Totale generale Spese correnti</i></b>		<b>258.426.342,77</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	621.575,80
<b><i>Totale generale Spese in conto capitale</i></b>		<b>621.575,80</b>

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:

	<b>2010</b>
<i>Entrate Correnti</i>	260.069.883,15
<i>Spese Correnti</i>	258.426.342,77
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b>Situazione economica</b>	<b>1.643.540,38</b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2010 a **€ 621.575,80** sono stati finanziati interamente da entrate proprie.

### **8.1.1. Scostamento tra le previsioni**

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

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2010</i>
<b><u>Entrate</u></b>			
Titolo II - Trasferimenti	260.770.000,00	260.777.500,00	259.794.398,63
Titolo III - Entrate extratributarie	171.000,00	260.100,00	275.484,52
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	3.030.000,00	3.030.000,00	425.678,08
Avanzo applicato	0,00	600.000,00	0,00
<b>Totale generale Entrate</b>	<b>263.971.000,00</b>	<b>264.667.600,00</b>	<b>260.495.561,23</b>

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2009</i>
<b>Spese</b>			
Titolo I - Spese correnti	260.736.500,00	260.833.100,00	258.426.342,77
Titolo II - Spese in conto capitale	204.500,00	804.500,00	621.575,80
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	3.030.000,00	3.030.000,00	425.678,08
<b>Totale generale Spese</b>	<b>263.971.000,00</b>	<b>264.667.600,00</b>	<b>259.473.596,65</b>
<b>Risultato di gestione (avanzo di competenza)</b>			<b>1.021.964,58</b>
<b>Totale a pareggio</b>			<b>260.495.561,23</b>

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

- n. 2 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 21/01/2010
- n. 3 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 08/02/2010
- n. 9 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22/03/2010
- n. 4 dell'Assemblea consortile nella seduta del 26/11/2010 di assestamento generale del bilancio 2010
- n. 25 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 13/12/2010.

Inoltre l'Assemblea consortile, nella seduta del 20/09/2010, ha 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.

Tra le Spese correnti rientrano anche le spese relative alle voci "Consulenze, incarichi e collaborazioni" nonché le spese per *Convegni, eventi e di rappresentanza* dettagliatamente illustrate agli appositi paragrafi della presente relazione.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate**- pari a minori entrate per **€983.101,37** derivano da:

Maggiori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	+	458.199,70
Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	-	442.059,45
Minori trasferimenti da Regione Piemonte	€	-	444.866,43
Maggiori conferimenti fondo di dotazione	€	+	17.968,33
Minori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	571.189,19
Minori contributi da Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	1.000,00
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	154,33

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a maggiori entrate per **€15.384,52** derivano da:

Minori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	-	195,29
Maggiori interessi attivi su giacenze di cassa	€	+	15.677,19
Minori proventi diversi	€	-	97,38

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€2.406.757,23** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	65.860,18
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	58.430,55
Prestazioni di servizi	€	1.642.180,07
Utilizzo di beni di terzi	€	18.863,69
Trasferimenti	€	526.317,38
Imposte e tasse	€	23.215,41
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00
Fondo di riserva	€	71.889,95



Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€182.924,20** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	182.924,20
Trasferimenti di capitale	€	0,00

## 8.2. Gestione residuale

**La gestione dei residui attivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€3.951.955,70** derivanti da:

Maggiori trasferimenti dallo Stato per Iva sui servizi TPL	€	+	77.794,48
Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	-	3.980.530,53
Maggiori trasferimenti dalla Regione per i servizi del TPL	€	+	214.840,10
Minor conferimento fondo di dotazione dalla Provincia di Torino	€	-	17.968,65
Minori trasferimenti dagli altri Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	310.839,09
Minori trasferimenti dai Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	3,95
Maggiori interessi attivi su giacenze di cassa	€	+	64.751,94

**La gestione dei residui passivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€5.746.379,82** derivanti da:

Minori spese per personale	€	27.081,42
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	2.227,24
Minori spese per prestazioni di servizi	€	1.402.539,84
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	10.361,92
Minori trasferimenti	€	4.299.246,78
Minori spese per imposte e tasse	€	4.919,02
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	3,60

### 8.3. Riscontro dei risultati della gestione

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

<b>Gestione di competenza</b>		
Totale accertamenti di competenza	+	260.495.561,23
Totale impegni di competenza	-	259.473.596,65
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	<b>+</b>	<b>1.021.964,58</b>
<b>Gestione dei residui</b>		
Minori residui attivi	-	4.314.468,18
Maggiori residui attivi	+	362.512,48
Minori residui passivi	+	5.746.379,82
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	<b>+</b>	<b>1.794.424,12</b>
<b>Riepilogo</b>		
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	<b>+</b>	<b>1.021.964,58</b>
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	<b>+</b>	<b>1.794.424,12</b>
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO</b>	<b>+</b>	<b>600.000,00</b>
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO</b>	<b>+</b>	<b>5.496.364,15</b>
<b><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2010</u></b>	<b>+</b>	<b><u>8.912.752,85</u></b>
<b>FONDO DI DOTAZIONE</b>	<b>-</b>	<b>2.500.000,00</b>
<b>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</b>	<b>+</b>	<b>6.412.752,85</b>

Si evidenzia che l'art. 187 del T.U.E.L. consente l'utilizzo dell'avanzo d'amministrazione, fra l'altro, per il finanziamento delle spese di funzionamento non ripetitive in qualsiasi periodo dell'esercizio nonché per il finanziamento di spese di investimento. L'Agenzia ha utilizzato l'avanzo di amministrazione per finanziamento di spese di investimento.

## 9. 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:

<b>ATTIVO</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2010</b>
		+	-	
<b>A) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	252.299,47	83.367,65	80.602,25	255.064,87
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>252.299,47</b>	<b>83.367,65</b>	<b>80.602,25</b>	<b>255.064,87</b>
<b>B) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	103.084.503,89	260.347.713,81	219.557.634,66	143.874.583,04
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	35.014.438,10	215.779.791,46	237.324.487,02	13.469.742,54
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>138.098.941,99</b>	<b>476.127.505,27</b>	<b>456.882.121,68</b>	<b>157.344.325,58</b>
<b>C) RATEI E RISCONTI</b>				
RATEI ATTIVI	2.700,00	0,00	2.700,00	0,00
RISCONTI ATTIVI	16.210,27	0,00	16.210,27	0,00
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>18.910,27</b>	<b>0,00</b>	<b>18.910,27</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>138.370.151,73</b>	<b>476.210.872,92</b>	<b>456.981.634,20</b>	<b>157.599.390,45</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>132.249,94</b>	<b>8.267,99</b>	<b>68.725,20</b>	<b>71.792,73</b>

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 31/12/2010 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 31/12/2010 determinato dal Tesoriere dell’Ente.

<b>PASSIVO</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2010</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2010</b>
		<b>+</b>	<b>-</b>	
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	6.499.823,83	3.339.786,62	600.000,00	9.239.610,45
<b>B) CONFERIMENTI</b>	6.772.947,08	600.0003,60	1.815.942,43	5.557.008,25
<b>C) DEBITI</b>	125.097.380,82	259.369.332,89	241.663.941,96	142.802.771,75
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>138.370.151,73</b>	<b>263.309.123,11</b>	<b>244.079.884,39</b>	<b>157.599.390,45</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>132.249,94</b>	<b>8.267,99</b>	<b>68.725,20</b>	<b>71.792,73</b>

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2010 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	+ 259.901.505,96	
B) COSTI DI GESTIONE	- 258.519.707,00	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+ 1.381.798,96	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 165.677,19	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 1.792.310,47	
<b>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>3.339.786,62</b>

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad €9.239.610,45 è stato incrementato al 31 dicembre 2010 per €3.339.786,62, pari al risultato economico d'esercizio, e decrementato in corso d'anno di € 600.000,00 importo pari all'avanzo d'amministrazione applicato al Bilancio 2010 per il finanziamento di spese di investimento. L'incremento del patrimonio è costituito essenzialmente dai proventi da trasferimenti al netto dei costi di gestione e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2010, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00 risulta ancora da incassare al 31/12/2010 per € 17.968,65 dal Comune di Venaria Reale a seguito della deliberazione di ammissione all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.



## **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 2010 per la gestione dell'Agenzia.