

## CAP. I QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

### 1. NORMATIVA NAZIONALE

Secondo il Decreto Legge n. 355/2003, convertito con L. 47/2004, *slitta al 31 dicembre 2005 il termine del periodo transitorio* per la cessazione degli affidamenti ottenuti senza una vera e propria gara.

Il D. Lgs. 422/1997 e s.m.i. stabiliva invece la data del 31 dicembre 2003.

Per quanto riguarda *le modalità di affidamento*, la normativa è stata modificata più volte, nel corso del 2003, approdando al nuovo testo dell'art. 113 del TUEL con le variazioni apportate da ultimo con la Legge Finanziaria, e nel corso del 2004 con l'approvazione definitiva della "Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misura di diretta applicazione" (art. 1 comma 48).

La nuova normativa ripristina la disciplina di settore prevista dal D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, sulle modalità di scelta del gestore del servizio mediante procedura concorsuale.

### 2. LEGGE REGIONALE 19 LUGLIO 2004, N. 17

Il Consiglio Regionale ha approvato in data 6 luglio u.s. il DDLR 471 di **modifica della L.R. 1/2000**, adeguando la normativa alle novità introdotte dal legislatore nazionale per quanto attiene l'affidamento dei servizi.

In merito al funzionamento del Consorzio, la L.R. 17/2004 **eleva** espressamente per l'Agenzia **la percentuale di utilizzo delle spese di funzionamento sul totale dei trasferimenti dal 1% al 2%**. Il provvedimento consente di validare il modello di funzionamento dell'Agenzia già approvato<sup>(1)</sup>.

Le modifiche contengono anche le norme per l'erogazione di un contributo iniziale per l'avvio del consorzio, a valere sul fondo regionale trasporti, per un importo di €1.250.000,00 e la facoltà per la Giunta Regionale di erogare annualmente a titolo di anticipazione le risorse necessarie per il funzionamento dell'Agenzia, nei limiti stabiliti dalla stessa legge regionale e dallo Statuto dell'Agenzia<sup>(2)</sup>.

---

(1) La convenzione costitutiva stabilisce che 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 legge regionale. Eventuali somme aggiuntive sono deliberate espressamente dall'Assemblea contestualmente al bilancio di previsione.

(2) In merito ai criteri generali di impostazione del Bilancio e della gestione economica, il CdA si è espresso circa l'inopportunità di utilizzare il fondo consortile per il finanziamento di spese correnti successivamente ai primi mesi di avvio, così come consentito dall'art. 8, secondo comma della Convenzione. Il fondo consortile, infatti, è l'equivalente del capitale sociale delle società e come tale deve costituire il patrimonio dell'ente, mediante l'impiego in spese d'investimento.

Anche perché, tenuto conto dei tempi tecnici necessari agli enti consorziati per l'erogazione dei contributi che finanziano i servizi di TPL, e rilevata l'impossibilità di acquisire anticipazioni di cassa da parte del Tesoriere sino al 2006, è necessario costituire una giacenza di cassa sufficiente a pagare le spese di funzionamento non dilazionabili, quali gli stipendi, i versamenti obbligatori all'Erario ed agli Istituti previdenziali.

### **3. EVOLUZIONE DEL QUADRO**

#### **3.1. Dpef**

Il Dpef parte dall'analisi dei servizi e punta ad una decisa riforma del settore.

E' necessario - è scritto - "effettuare una vera e propria due diligence su scala capillare per capire se quella che appare oggi come una forma patologica irreversibile dell'intero sistema, possa, con un'azione programmatica condivisa Stato-Enti locali, essere riportata in ambito fisiologico".

Il ministero individua alcune emergenze: dall'indebitamento delle aziende e degli enti locali "generato alcune volte da inefficienza gestionale o da scelte puramente politiche (impopolarità del ricorso a tariffe giuste)" alla necessità di liberalizzare il settore, dai costi della congestione del traffico stimati in 8 miliardi di euro alla necessità di infrastrutture adeguate. Il Dpef indica anche alcune prime possibili iniziative. Tra queste la creazione di un fondo unico per gli investimenti nelle aree metropolitane che incentivi anche i sistemi di trasporto pubblico su gomma, a mezzi di locomozione con basso tasso inquinante. Ma serve anche un alleggerimento fiscale sulle aziende di trasporto e l'introduzione di una linea preferenziale per gli ammortizzatori sociali nel settore o forme di mobilità a scala nazionale. L'allegato al Dpef parla di "stato di emergenza del settore" e propone un "Osservatorio permanente" per "conoscere in modo sistematico quale sia oggi, Regione per Regione, Provincia per Provincia, Comune per Comune, Azienda per Azienda, lo stato dell'offerta di trasporto pubblico locale".

#### **3.2. Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale (A.S. 1753-B)**

Con il ricorso al voto di fiducia, il disegno di legge A.S. 1753-B in materia di delega ambientale è stato approvato il 14 ottobre 2004 dall'Aula del Senato con un maxi emendamento governativo che contiene, al comma 48, l'emendamento all'articolo 113 del D.lgs. 267/2000 teso ad **escludere il trasporto pubblico locale dal campo di applicazione della normativa sulla gestione dei servizi pubblici locali** (art.14 decreto legge 269/03), peraltro già approvato dalla Camera. **Il Tpl resta "disciplinato dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni"**.

Il disegno di legge è stato definitivamente approvato dalla Camera il 24 novembre 2004.

#### **3.3. Pdl A.C. 5057 e abb. : testo base delle disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.**

La Commissione trasporti della Camera ha approvato un testo unificato delle proposte in materia di trasporto pubblico locale (C.3053 Ferro, C. 4358 De Laurentiis, C. 4815 Rosato, C. 4928 Sanza, C. 4957 Raffaldini e C. 5057 Pasetto).

Il testo, che prevede di "favorire un equilibrio di mercato nel trasporto pubblico locale in grado di garantire eque condizioni di concorrenza nel processo di liberalizzazione del settore" introduce la possibilità di un ulteriore periodo di regime transitorio per un massimo di quattro anni.

Viene modificato ancora il quadro di riferimento, per quanto concerne le modalità e le condizioni per l'affidamento dei servizi, i finanziamenti per il settore. In particolare vengono individuate le condizioni per la proroga degli attuali affidamenti, tra cui **l'affidamento dei servizi su gomma con procedure concorsuali per quote pari almeno al 20% dei servizi esercitati o la cessione di almeno il 20% del capitale sociale** ovvero **la fusione di almeno due società con predisposizione di un piano industriale unitario**. Si prevedono disposizioni di carattere finanziario relative agli investimenti da parte delle regioni (20 milioni di euro l'anno a partire dal 2005 per mutui quindicennali), nonché norme per l'adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio. Si prevedono disposizioni relative a regime di proprietà e di gestione delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa, alla costruzione dei parcheggi di interscambio. Si introducono disposizioni sulla mobilità del personale delle aziende di trasporto pubblico locale e si prevedono, infine, la creazione di autorità regionali con compiti simili a quelli attribuiti al nostro consorzio dalla L.R. 1/2000.

\* \* \*

Permangono quindi le condizioni nelle quali l'Agenzia ha assunto le funzioni delegate: le norme relative al governo del sistema della mobilità ed alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico sono in continua evoluzione, con modifiche radicali e talvolta contraddittorie.

In questo quadro, l'Assemblea del Consorzio il 30/6/2004 ha già deliberato di prorogare il periodo di validità dei contratti di servizio in essere di trasporto pubblico locale, stipulati in attuazione della deliberazione dell'Assemblea del 28 novembre 2003, fissandone il termine finale di validità al 31/12/2004 o comunque – subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento dei servizi - al maggior periodo in cui vigerà la procedura transitoria, individuato nel 31/12/2005 in sede di approvazione della citata L.R. 19 luglio 2004, n. 17; la proroga è disposta dall'Agenzia, per quei contratti per i quali gli enti consorziati abbiano perfezionato il conferimento all'Agenzia, ai sensi della citata deliberazione dall'Assemblea del 28 novembre 2003.

#### **4. AFFIDAMENTO DEI SERVIZI CON GARA: DOTAZIONI PATRIMONIALI ESSENZIALI**

Nell'ipotesi di dover ricorrere all'affidamento con procedure concorsuali, rimangono da attuare preventivamente le oggettive condizioni di fatto e di diritto indispensabili all'introduzione del regime di concorrenza per il mercato, che si riportano in sintesi.

“ L'art. 18, comma 2 lett. a) del D. Lgs. 422/1997 come modificato dalla Legge 166/2002 stabilisce che *“il bando di gara deve garantire che **la loro disponibilità non costituisca in alcun modo elemento discriminante** per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia a qualunque titolo la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario.”*

L'attuale assetto organizzativo, rende difficile sia la predisposizione concreta dei bandi di gara sia la partecipazione alle procedure competitive di imprese diverse dagli attuali gestori.

In particolare, i principali ostacoli alla predisposizione di procedure effettivamente competitive derivano dal fatto che gli attuali gestori sono titolari della quasi totalità degli **impianti** e delle **dotazioni patrimoniali essenziali** attualmente in uso.

Considerato che il problema si pone per l'area di Torino, occorre risolvere preventivamente il problema di **uno scorporo dei beni ritenuti essenziali dall'assetto patrimoniale del GTT** o, in alternativa, scegliere altre soluzioni che garantiscano il dettato normativo su citato.

Tali scelte **non sono tuttavia nella disponibilità del Consorzio, bensì del Comune di Torino**, proprietario direttamente delle reti e dell'azienda GTT, nel quale sono invece patrimonialmente incorporati gli altri beni essenziali, che si possono orientativamente individuare in depositi ed impianti, materiale rotabile non fungibile, accordi commerciali non fungibili in tempi brevi. ”

##### **4.1 Collaborazione per la messa a disposizione dei dati da parte degli attuali gestori**

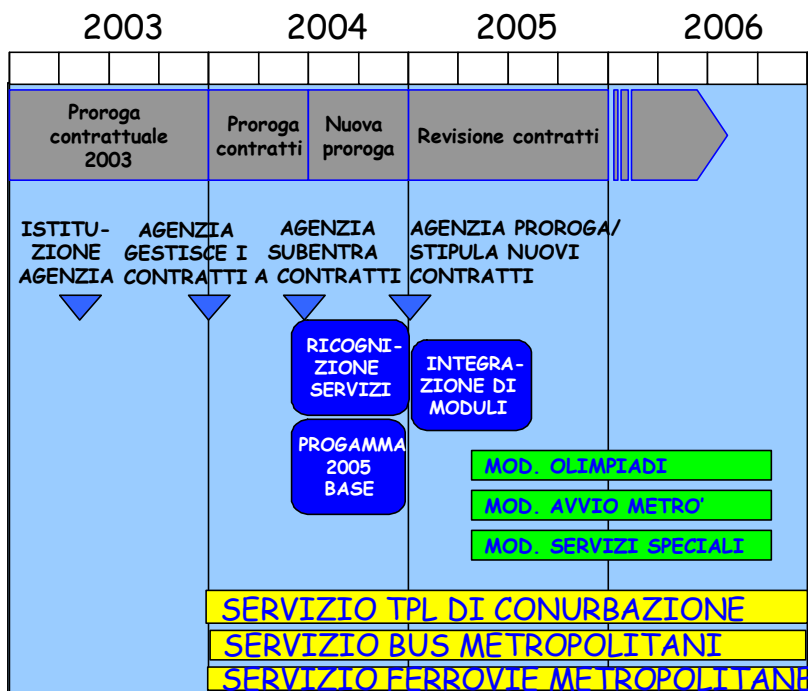
Una serie rilevante di atti sui quali l'Agenzia deve fondare la sua attività, sia per la programmazione e pianificazione dei servizi sia per le procedure di affidamento, richiedono l'accesso a dati che sono ora nella esclusiva disponibilità degli attuali gestori.

Va da sé che è indispensabile la collaborazione di tali soggetti, con l'ovvio limite della riservatezza sui dati aziendali sensibili.

# CAP. II PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2005 E PLURIENNALE 2005-2007

## 5. PREMESSE

### 5.1 Avvio delle funzioni dell'Agencia per la Mobilità Metropolitana



L'Agencia per la Mobilità Metropolitana, costituita nel 2003, ha avviato il processo di acquisizione dei contratti dei servizi delegati.

Il processo di pianificazione dei servizi, avviato da metà 2004, deve dare luogo alla ricognizione dei servizi delegati, iniziarne il governo della gestione, e generare un disegno integrato del sistema.

Questo processo richiede tempo per dispiegarsi e non può che essere attivato gradualmente.

### 5.2 I compiti di pianificazione e programmazione dell'Agencia

A regime l'Agencia deve esplicare i seguenti compiti:

➔ secondo la L.R. 1/2000 l'Agencia deve elaborare

- 1- UN PIANO DELLA MOBILITA'
  - Indirizzo e sintesi della politica di Agencia della Mobilità con
    - assetto delle reti infrastrutturali
    - assetto dei servizi
    - sistema delle tariffe
    - analisi e definizione dei costi, previsione economica e finanziaria
- 2- UN PROGRAMMA TRIENNALE (UNITARIO E INTEGRATO) DEI SERVIZI TPL
  - obiettivi di qualità, efficacia, efficienza dei servizi
  - bacini e aree omogenee
  - rete e organizzazione dei servizi
  - risorse da destinare a esercizio e ad investimenti

L'Agencia per la Mobilità Metropolitana dovrà dunque predisporre:

1- UN PIANO DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI di natura poliennale che esprima gli indirizzi di sviluppo e gli obiettivi del sistema della mobilità pedonale, con uso dell'auto e del TPL, con riferimento ad assetti, tariffe, e sostenibilità economica e ambientale.

2- UN PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI TPL che espliciti l'evoluzione del sistema TPL in impianti, tecnologie e servizio.

➔ secondo lo Statuto l'Agencia deve elaborare

- 1- LA PIANIFICAZIONE DELLE STRATEGIE DI SVILUPPO DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'
- 2- LA PROGRAMMAZIONE DELLO SVILUPPO DEI SERVIZI TPL
  - infrastrutture
  - materiale rotabile
  - tecnologie di controllo
  - quantità e qualità del servizio
  - risorse per la gestione e per gli investimenti

### **5.3 Piano Strategico della Mobilità e Programma Triennale TPL**

A regime dunque gli strumenti di pianificazione e programmazione risultano:

Il **PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITA'** che definisce:

- lo sviluppo ipotizzato di uso del suolo e di popolazione, di mobilità individuale per scopi, di mobilità complessiva, la sua desiderata suddivisione fra pedonalità e mobilità motorizzata, e fra mobilità con uso dell'auto e con uso del TPL.
- la quantità di servizio TPL occorrente e la sua relazione con il territorio
- le politiche e le linee guida normative, tariffarie e tecniche principali per supportare gli sviluppi auspicati
- le risorse globalmente occorrenti e le fonti
- gli effetti ambientali conseguenti

Il **PROGRAMMA TRIENNALE TPL** che definisce:

- gli obiettivi di sviluppo del TPL conseguenti alla strategia (posti\*km, passeggeri, costi, ricavi, contributi)
- l'assetto della rete e l'organizzazione dei servizi TPL con tracciati e fermate di ogni linea del sistema, la copertura oraria e calendariale, la quantità, gli standards e la qualità di servizio di ogni linea
- le azioni da realizzare per muovere lo sviluppo
- gli investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo

Annualmente Strategia della Mobilità e Programmi TPL sono rivisti in occasione della formulazione del Bilancio Preventivo dell'Agenzia

### **5.4 Avvio del processo per moduli di programmazione**

- L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è tenuta a formulare e approvare a breve il Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale di sua competenza ai fini dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte.
- Occorrerebbe dunque generare in unica soluzione e in breve termine sia il Piano Strategico della Mobilità, sia il conseguente Programma Triennale TPL relativamente al periodo 2005-7, il tutto senza che la funzione di Pianificazione di Agenzia sia in condizioni minime di operatività.
- Il compito non è praticabile, e se lo fosse genererebbe risultati non utilmente applicabili al governo del sistema di competenza dell'Agenzia, il cui quadro generale è in forte evoluzione sia per motivi esterni (come il contesto legislativo) sia per l'avvio di grandi trasformazioni dello stesso sistema di trasporto pubblico (quale l'apertura della linea 1 di metropolitana).
- E' pertanto indispensabile dare luogo al processo con l'attivazione progressiva di "moduli di programmazione".

### **5.5 Il primo modulo di pianificazione: il servizio di base 2005**

- Il Programma del Trasporto Pubblico Locale di competenza dell’Agenzia relativo al 2005, presentato con questo documento, riguarda il servizio di “base”, cioè quello offerto sulla base dei contratti di servizio acquisiti nel 2004.

Esso farà il punto sui seguenti elementi:

- valutazione della mobilità e delle istanze di servizio
- analisi dei servizi offerti
- definizione delle linee e del servizio per gli ambiti : servizio della conurbazione (urbano e suburbano), servizio bus metropolitani, servizio ferroviario metropolitano
- valutazione della quantità del servizio offerto, stima dei costi, dei ricavi, e della sostenibilità finanziaria del sistema nel quadro delle risorse rese disponibili dalla Regione Piemonte e dagli Enti Locali

In relazione ai vincoli di tempo e alla situazione contrattuale in essere il Programma TPL di base 2005 dell’Agenzia genererà la ricognizione e la rappresentazione del quadro contrattuale esistente, affrontando i problemi di metodo, e toccando sinteticamente gli aspetti di potenziale integrazione dei servizi e di trasformazione del sistema con la sua razionalizzazione e l’avvio del servizio della metropolitana.

### **5.6 I moduli successivi: integrazione e avvio della metropolitana**

- Il presente Programma TPL di base 2005, non appena approvato, sarà dunque ampliato a divenire un Programma Poliennale (di 2 o 3 anni, in conformità alla durata del Piano Regionale) che sarà iscritto in un primo Piano della Mobilità di Agenzia.
- Al modulo di base 2005 si aggiungeranno uno o più moduli di programma, ciascuno dei quali estenderà le valutazioni effettuate al lancio di nuove configurazioni di servizio.
- Un primo modulo valuterà le variazioni di sistema conseguenti da una parte alla possibile migliore integrazione dei sottosistemi affidati all’Agenzia, e dall’altra alla possibile risposta alle istanze di miglioramento del servizio con riferimento sia alle aree centrali di Torin, sia alle aree periferiche, sia ai comuni della conurbazione.
- Contestualmente con questo modulo, o separatamente, dovrà essere affrontato il modulo di maggiore valenza e maggiore delicatezza alla base dello sviluppo del sistema di trasporto torinese: l’avvio del servizio della metropolitana programmato dall’inizio del 2006 sulla tratta Collegno-Pza XVIII Dicembre.

### **5.7 I moduli successivi: Giochi Olimpici e servizi speciali**

- Un ultimo modulo potrà riguardare le esigenze di avvio di alcuni Servizi Speciali, quali i servizi dedicati a soddisfare le esigenze sistematiche di spostamento casa-lavoro e casa-scuola, e i servizi a domanda mirati a soddisfare le esigenze occasionali di spostamento con soluzioni di trasporto collettivo di alto profilo e massima flessibilità.
- Lo sviluppo del Piano Triennale riprenderà e riconfigurerà opportunamente le tariffe integrate FORMULA, a supporto dell'evoluzione del sistema.
- Un modulo specifico, che può essere aggiunto ai due precedenti, riguarderà le variazioni da realizzare e l'intensificazione dei servizi di competenza dell'Agenzia per rendere il sistema TPL capace di servire la mobilità dei cittadini e dei visitatori nel periodo delle Olimpiadi Invernali del 2006

### **5.8 Linee guida/obiettivi per la predisposizione del Programma TPL di base 2005 di Agenzia**

Il Programma TPL di base 2005 di Agenzia intende:

- Disegnare il quadro dell'area di competenza dell'Agenzia, della popolazione residente in tale area, delle esigenze di mobilità della popolazione, delle attese circa i servizi alla mobilità.
- Individuare i servizi di trasporto pubblico offerti di competenza dell'Agenzia in termini di reti, linee, offerta di servizio, domanda soddisfatta, costi, ricavi, e compensazioni.
- Analizzare le istanze di migliore servizio/prima integrazione del sistema, e proporre soluzioni nel quadro della sostenibilità finanziaria del sistema in relazione alle risorse rese disponibili dalla Regione Piemonte e dagli Enti Locali con il criterio che i vincoli di tempo e la situazione di estensione contrattuale in essere limiteranno la portata delle valutazioni del modulo a sistematizzare l'esistente.
- Delineare i processi di sviluppo della pianificazione dell'Agenzia, individuandone i momenti salienti, gli strumenti conoscitivi e le metodologie applicabili.



## **6. L'AREA DELL'AGENZIA, LE ESIGENZE DI MOBILITÀ E I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO**

### **6.1 L'area dell'Agenzia e le esigenze di mobilità**

- L'area dell'Agenzia comprende il Comune di Torino e 31 altri Comuni.
- La popolazione residente nell'area è 1,52 milioni di abitanti (2001): 901 mila in Torino, 621 mila negli altri Comuni.
- La mobilità dei residenti è stata oggetto di numerose indagini campionarie negli anni '90; le più recenti indagini si sono svolte nel 2000 e nel 2002; è in fase finale di elaborazione l'indagine 2004.
- Il tasso di motorizzazione medio per l'area dell'Agenzia è di 64 auto ogni 100 abitanti (circa 1,5 auto per nucleo familiare); esiste tuttavia circa un 10% della popolazione oltre 10 anni che non possiede un'auto
- L'allargamento dell'area da quella conurbata (Torino + 25 Comuni) a quella metropolitana (Torino + 31 Comuni) non modifica, se non nel numero assoluto dei viaggi, le caratteristiche della mobilità già note.
- L'Agenzia presenta dunque nei primi anni 2000 una mobilità in calo (-10% spostamenti motorizzati fra 2000 e 2002)
- La mobilità motorizzata presenta in generale una scelta dei modi per il 70% a favore dell'uso dell'auto e al 30% a favore del trasporto pubblico.
- La parte preponderante della mobilità nell'area dell'Agenzia è non sistematica: gli scopi sono per il 47% circa lavoro e scuola, per il 53% per altri motivi.

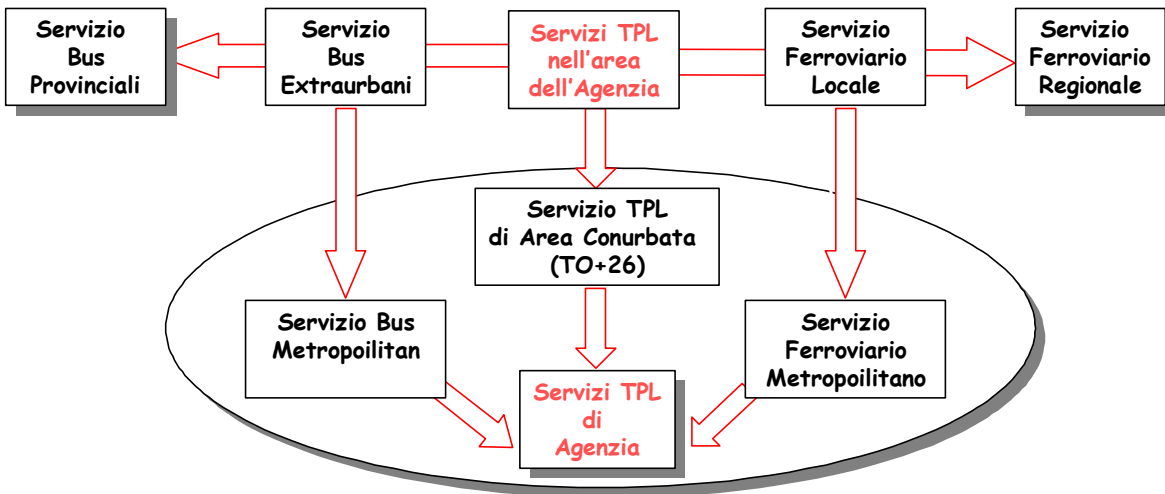
### **6.2 I Servizi TPL delegati all'Agenzia: Servizi e Contratti di Servizio**

Il sistema TPL di competenza dell'Agenzia comprende tutte e tre le tipologie di servizio ed origina:

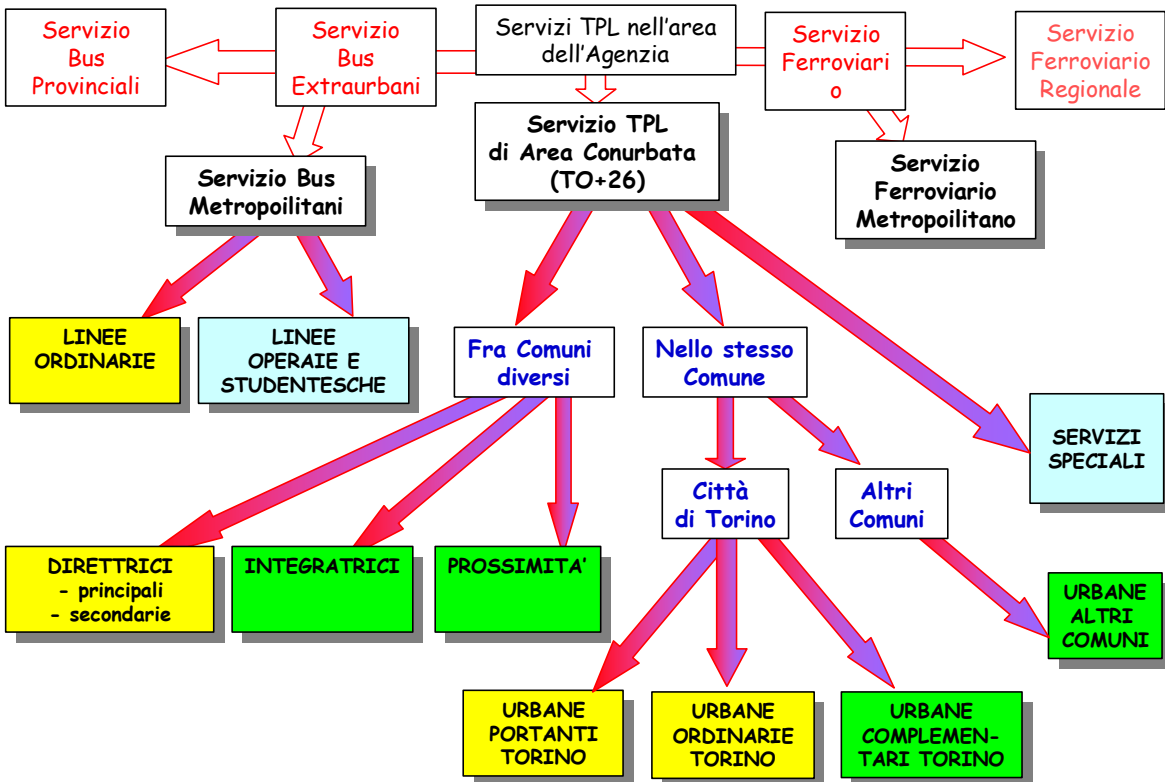
- per i servizi TPL di Area Conurbata da 4 contratti di servizio
  - tra il Comune di Torino e GTT,
  - tra il Comune di Moncalieri e l'ATI GTT+Canuto,
  - tra il Comune di Chieri e l'ATI GTT+Vigo,
  - tra il Comune di Settimo e l'ATI Canuto+De Marchi
- per i servizi di bus extraurbani da 2 contratti di servizio
  - tra la Provincia di Torino e l'ATI con mandataria GTT per le linee del Bacino di Torino,
  - tra la Provincia di Torino e l'ATI con mandataria SAPAV per le linee del bacino di Pinerolo
- per i servizi ferroviari locali da 2 contratti di servizio
  - tra Regione Piemonte e Trenitalia
  - tra Regione Piemonte e GTT

### 6.3 I Servizi TPL delegati all'Agenzia: quadro di ricomposizione dei servizi

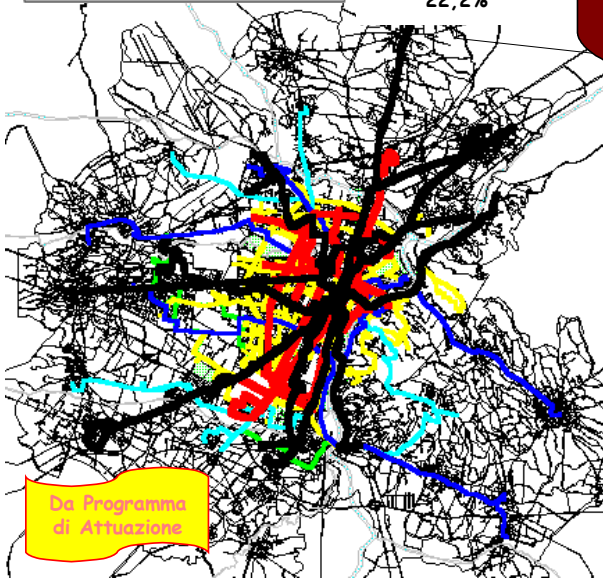
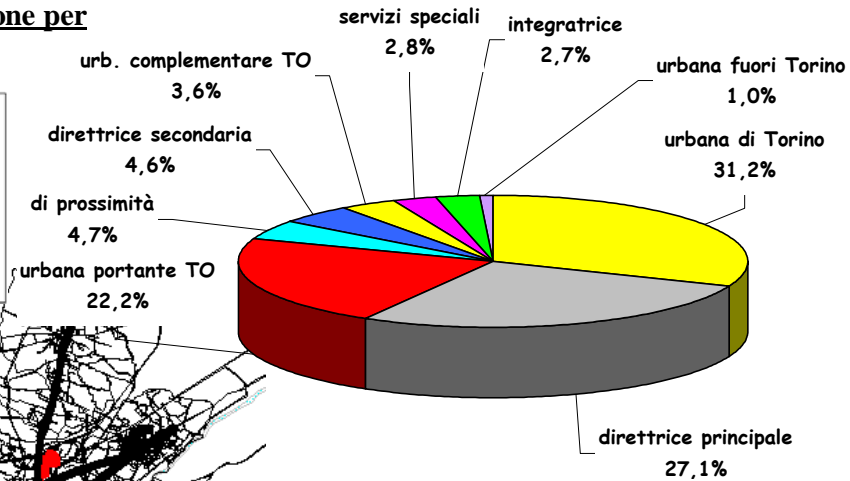
I servizi TPL operanti nell'area dell'Agenzia (costituiti dal Servizio TPL di Area Conurbata, dal Servizio di Bus Extraurbani e dal Servizio Ferroviario Locale) suddividendosi danno luogo, ricomponendosi, ai Servizi TPL di Agenzia (costituiti dal Servizio TPL di Area Conurbata, dal Servizio di Bus Metropolitan e dal Servizio Ferroviario Metropolitan), al Servizio di Bus Provinciali ed al Servizio Ferroviario Regionale.



### 6.4 Individuazione dei Servizi TPL



### 6.5 Rete GTT: produzione per tipologia di linee



In termini di produzione (veicoli\*km) le direttrici (principali e secondarie) e le linee urbane fondamentali (portanti ed ordinarie) totalizzano oltre l'85% dell'intero servizio giornaliero (giorno feriale invernale).

### Rete GTT

Contratto Torino

55101 mila km  
142633 mila €  
2,59 €/km

Contributi:  
Collegno  
Grugliasco  
Nichelino  
Orbassano  
Rivoli  
San Mauro  
Venaria

347 mila km (5)  
1495 mila € (2)

### 6.6 Il servizio TPL dell'area conurbata: quadro consolidato della produzione e delle compensazioni economiche sulla base del 2004 e delle modifiche contrattuali già convenute

- (1) Da ultime ipotesi di Contratto di Servizio con indebolimento della linea 2c
- (2) Valori 2003 rivalutati del 3,5%
- (3) Ipotesi di suddivisione delle compensazioni tra la linea 39 e le linee urbane proporzionale alla rispettiva produzione
- (4) Da programma preventivo del servizio della Rete GTT
- (5) Quantificazione convenzionale della produzione a completamento dei 55,62 milioni di veicoli\*km del Programma Preventivo del Servizio della Rete GTT
- (6) Valori 1° semestre 2004 moltiplicati per 2

Contratto Chieri

15 mila km (1)  
38 mila € (1)  
2,46 €/km

Contratto Moncalieri

154 mila km  
420 mila € (3)

Contratto Settimo

186 mila km (6)  
329 mila € (6)  
1,77 €/km

TOTALE

55617 mila km (4)  
144585 mila €  
2,60 €/km

Linee urbane      TOTALE

128 mila km (1)  
331 mila € (1)  
2,59 €/km

496 mila km  
1351 mila € (3)

186 mila km (6)  
329 mila € (6)  
1,77 €/km

810 mila km  
2011 mila €

143 mila km  
369 mila €  
2,58 €/km

650 mila km  
1771 mila € (2)  
2,72 €/km

186 mila km  
329 mila €  
1,77 €/km

GTT & Vigo

GTT & Canuto

Canuto & De Marchi

TOTALE GENERALE

56427 mila km  
146596 mila €  
2,60 €/km

## 6.7 Il servizio di Bus Metropolitan 2004

La situazione risultante, in termini contrattuali, è la seguente:

### 1- proroga per il 2004 del contratto Provincia-ATI GTT+Altri

produzione programmata	corrispettivo
4.133.048 veicoli*km	€ 4.593.463,99

### 2- proroga per il 2004 del contratto Provincia-ATI SAPAV+Altri

produzione programmata	corrispettivo
243.948 veicoli*km;	€ 278.849,88

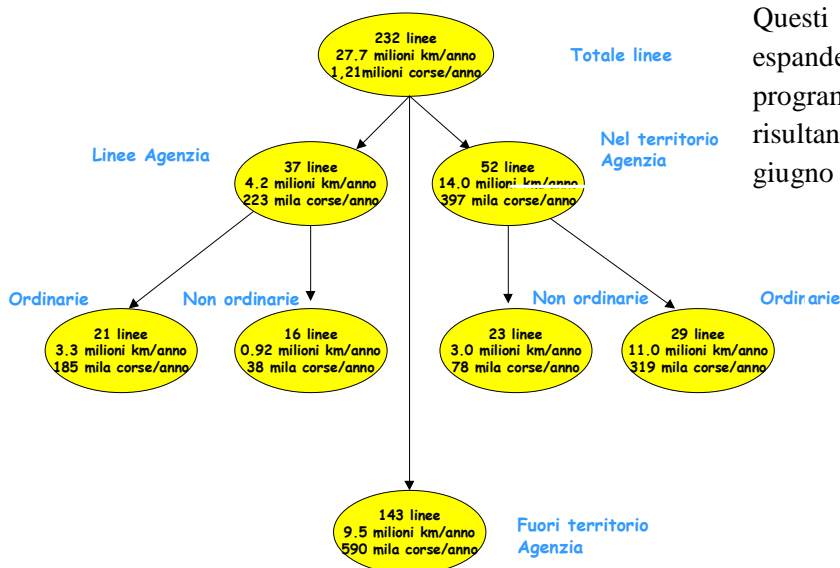
### 3- totale

produzione programmata	corrispettivo
4.376.996 veicoli*km;	€ 4.872.213,87

## 6.8 Ricognizione del servizio bus metropolitan al 2003: produzione

L'intero servizio provinciale era costituito nel 2003 da 232 linee con 1,2 milioni di corse ed una produzione di 27,7 milioni di veicoli\*km. L'Agenzia, rispetto all'intero servizio provinciale, ha competenza sul 16% delle linee, il 18% delle corse ed il 15% dei veicoli\*km

### Classificazione delle linee della Provincia di Torino - Servizio prodotto

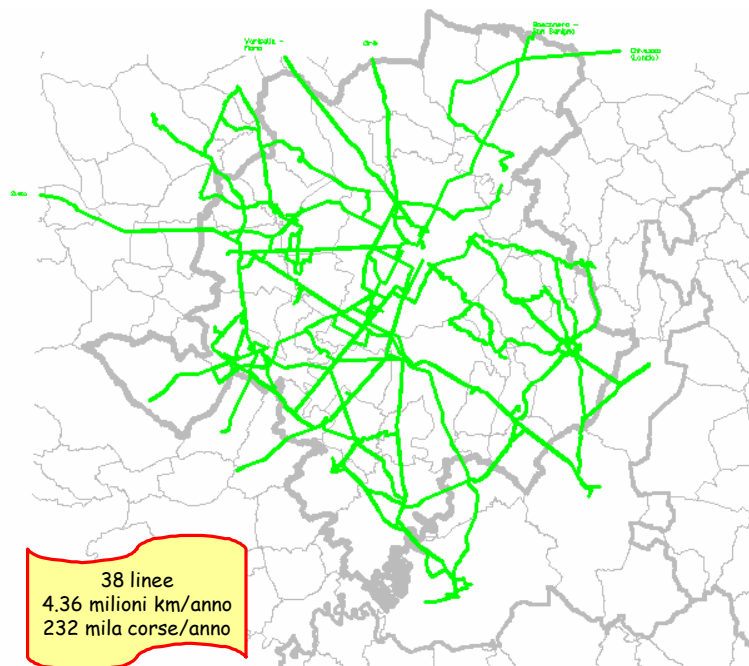


Questi dati sono ottenuti espandendo all'intero anno il programma di servizio risultante su OMNIBUS a giugno 2003.

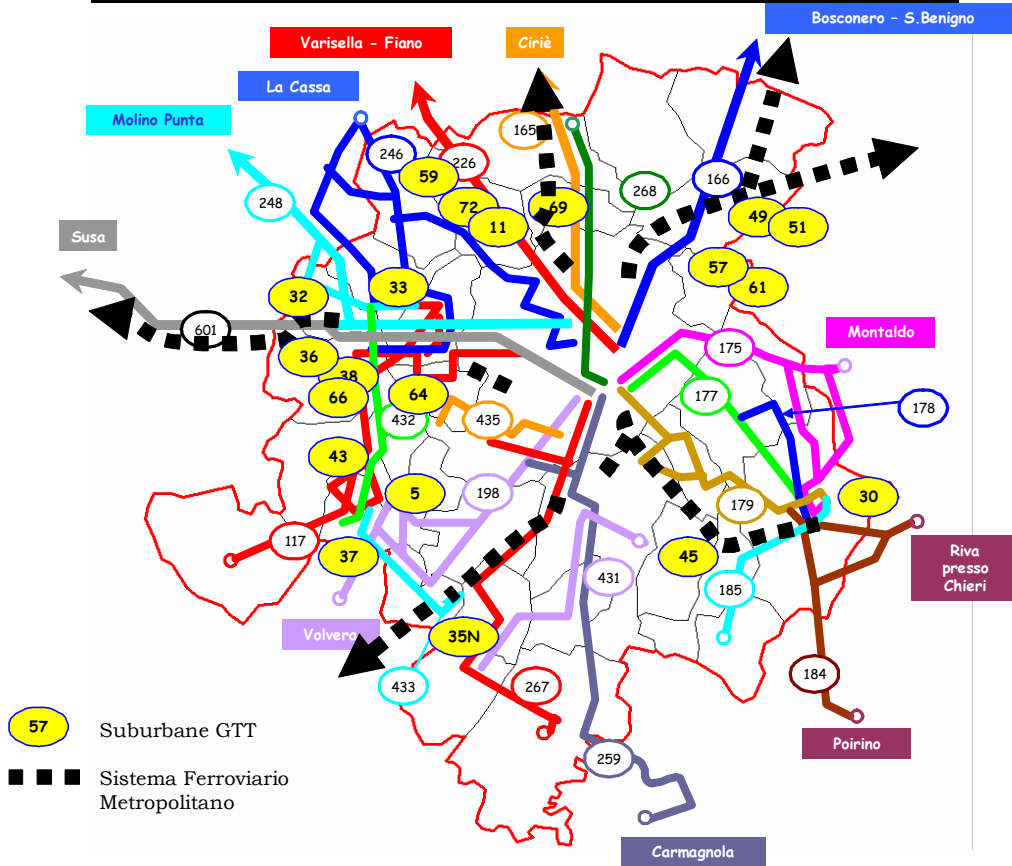
## 6.9 Servizio Bus Metropolitan: tabella riepilogativa 2003

	Agenzia
Veic*km/anno (milioni)	4,2
Pax/anno (milioni)	3,4
Ricavi/anno (milioni €)	3,5
Contributi/anno (milioni €)	4,7
Costi/anno (milioni €)	9,9

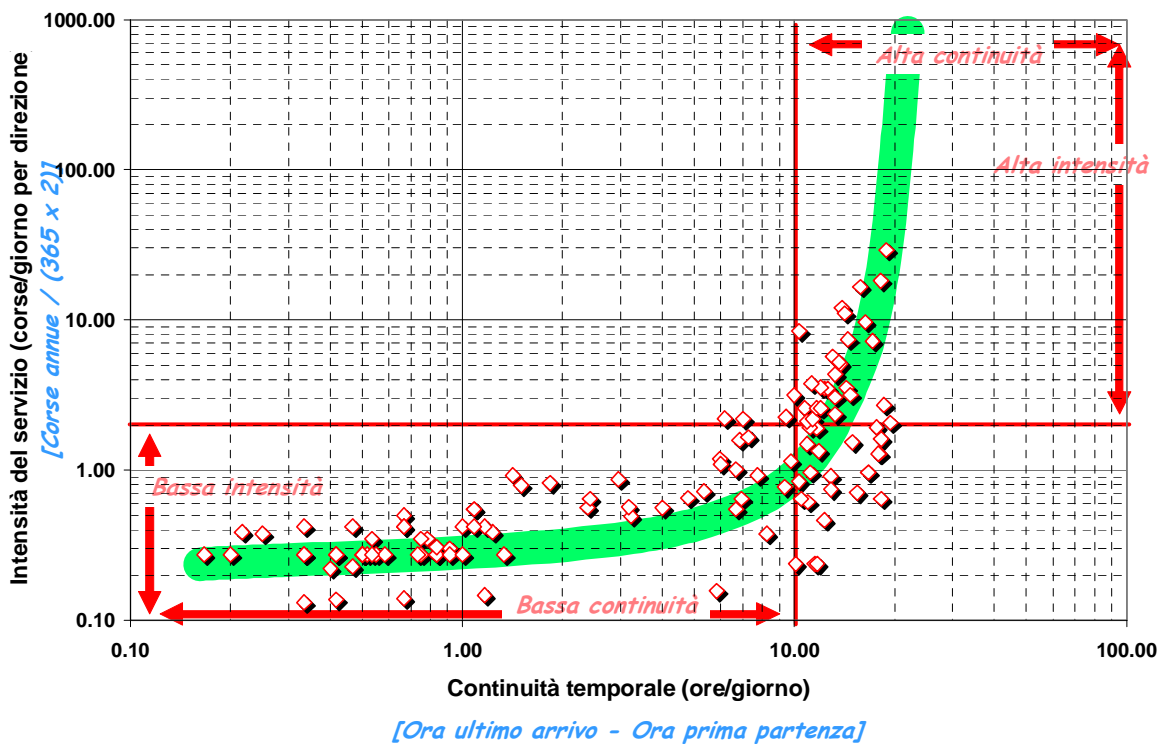
## 6.10 Servizio Bus Metropolitan: linee di competenza dell'Agenzia



### 6.11 Linee ordinarie di competenza dell'Agenzia: quadro di integrazione



### 6.12 - Linee ordinarie di competenza dell'Agenzia: intensità e continuità del servizio



### 6.13 Il Servizio Ferroviario Metropolitano: produzione contrattuale 2004

La situazione risultante, in termini contrattuali, è la seguente:

1- proroga per il 2004 del contratto Regione-Trenitalia

produzione programmata	corrispettivo
2.340.000 veicoli*km <sup>(1)</sup>	€ 21.048.864,52

2- proroga per il 2004 del contratto Regione-GTT

produzione programmata	corrispettivo
1.132.000 veicoli*km <sup>(2)</sup>	€ ...

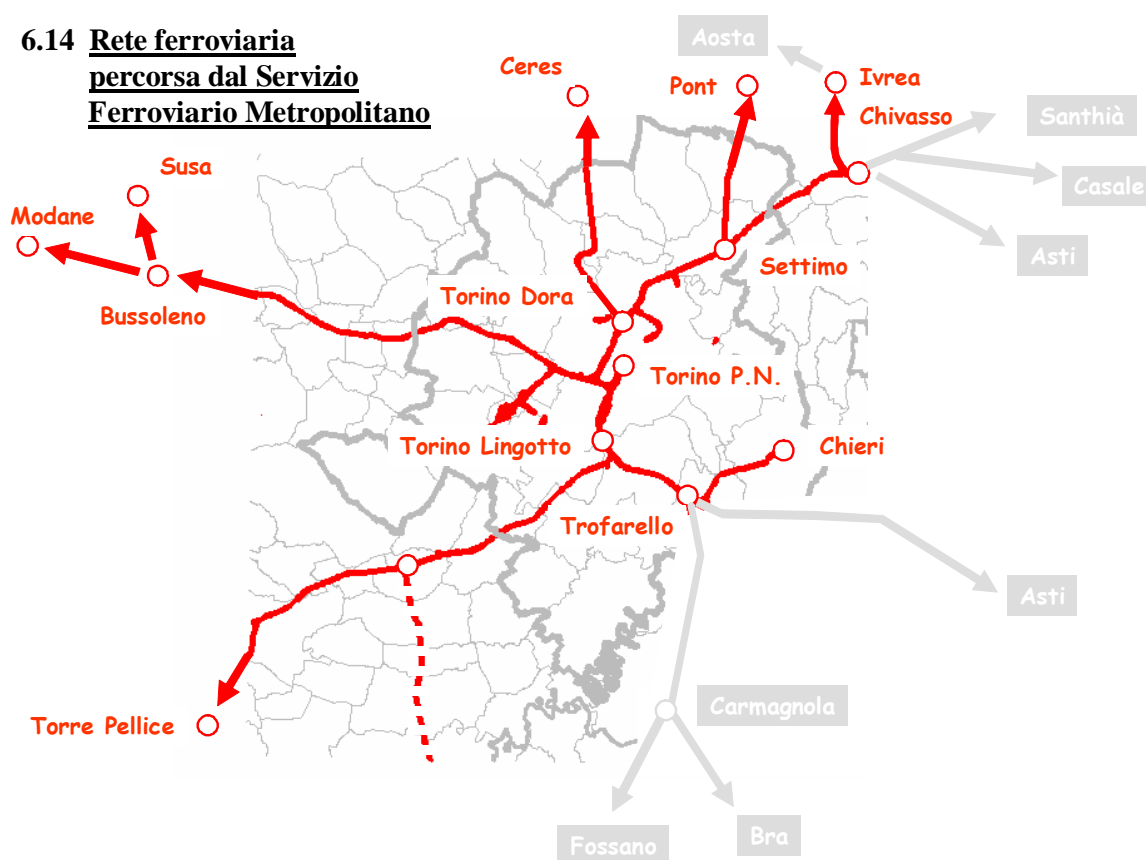
3- totale

produzione programmata	corrispettivo
3.472.000 veicoli*km	€ ...

(1) "oltre ai bus\*km che Trenitalia, al fine di garantire il medesimo livello di servizio offerto, si impegna a produrre facendosene carico".

(2) dato provvisorio, esclusi i bus\*km integrativi e sostitutivi

### 6.14 Rete ferroviaria percorsa dal Servizio Ferroviario Metropolitano



### 6.15 Relazioni Trenitalia trasferite all'Agenzia: produzione prevista 2004

<b>Treni*km (migliaia)</b>		<b>Destinazioni dei treni</b>				
		<b>Agenzia (TO+31)</b>	<b>Resto Provincia (più Modane)</b>	<b>Resto Regione</b>	<b>Esterno</b>	<b>Totale</b>
<b>Origini dei treni</b>	<b>Torino</b>	47.293	1543.492			1590.785
	<b>Resto Agenzia (31 Comuni)</b>	39.728	137.815			177.543
	<b>Resto Provincia (più Modane)</b>		462.8		105.17	567.97
	<b>Resto Regione</b>					0
	<b>Totale</b>		2231.128		105.17	2336.298

### 6.16 Relazioni GTT trasferite all'Agenzia: produzione prevista 2004

<b>Treni*km (migliaia)</b>		<b>Destinazioni dei treni</b>				
		<b>Agenzia (TO+31)</b>	<b>Resto Provincia (più Modane)</b>	<b>Resto Regione</b>	<b>Esterno</b>	<b>Totale</b>
<b>Origini dei treni</b>	<b>Torino</b>		1112.7			1112.7
	<b>Resto Agenzia (31 Comuni)</b>					
	<b>Resto Provincia (più Modane)</b>		19.568			19.568
	<b>Resto Regione</b>					
	<b>Totale</b>		1132.268			1132.268

Dati GTT provvisori



## **7. ISTANZE E OPZIONI DI SVILUPPO DEL SISTEMA**

### **7.1 Prime valutazioni**

Le valutazioni relative alle istanze e opzioni di sviluppo sono orientate a:

- riferire delle numerose razionalizzazioni a scala e valenza locale che sono apportate con continuità nel governo della gestione dei servizi alla mobilità,
- citare l'effetto di sistema della razionalizzazione incombente del bacino della linea 4, per evidenziare le potenzialità di miglior servizio e contenimento dei costi connesse alla strategia di sviluppo del sistema tranviario nel quadro dello sviluppo complessivo dell'intero sistema di trasporto pubblico formato da Ferrovie Metropolitane, Metropolitana, Sistema tranviario, sistema bus.
- accennare agli effetti considerevoli sulla domanda, sull'offerta e sugli equilibri di sistema conseguenti all'avvio del servizio sulla prima tratta della metropolitana, lasciando che il tema nella sua completezza e in forma definitiva sia trattato nello sviluppo del modulo relativo annunciato in premessa.

### **7.2 Razionalizzazioni a valenza locale**

Nel corso di meno di 6 mesi sono stati approvati dall'Agenzia 33 interventi di variazione (13 sul sistema di bus metropolitani e 20 sul sistema di conurbazione) per apportare un migliore adeguamento dei programmi di esercizio alla situazione reale e per generare dei miglioramenti locali di servizio ai cittadini.

Molte istanze di miglioramento incombono, oltre la forza disponibile per valutarle, e oltre la disponibilità finanziaria per dare luogo a nuovi servizi senza mettere mano alla cancellazione di servizi scarsamente utilizzati, o, meglio, a un ridisegno più complessivo del sistema TPL di competenza dell'Agenzia capace di integrare più compiutamente i servizi della conurbazione e dei bus metropolitani e di cogliere le potenziali sinergie di razionalizzazione del sistema.

### 7.3 Interventi di razionalizzazione a valenza locale

11 MODIFICHE DI PERCORSO	Linea 45/ e 99 in Santena	Bus urbani & suburbani	
	Linea 14 e 14/ in Torino		
	Linea 11, 72, 72/ in Venaria		
	Linea 11 in Torino		
	Linea 38 in Torino, Grugliasco, Collegno		
	Linea 70 in Moncalieri		
	Linea 50, 63/, 92, 92/ in Torino		
	Linea 1 urbana di Orbassano		
	Linea 45 in Santena		
	Linea 17 in Rivoli		
	Linea 27 e 57 in Torino		
5 SERVIZI INTEGRATIVI	Inaugurazione Viale Certosa in Collegno	5 MODIFICHE DI PERCORSO	
	Salone del Libro di Torino		
	Festa delle Rose di Torino		
	Salone del Gusto 2004 di Torino		
Free Festival di Torino	Linea 433 in Orbassano e Candiolo		
2 RIORGANIZZAZIONI	Linea 21		Linea 226 Varisella
	Linea 2 di Rivalta		Linea 85 Rivalta
1 ISTITUZIONE LINEA	Linea 4 navetta		Linea 267 in Vinovo
1 POTENZIAMENTO	Linea 79 Baldissero		Linea 174 in Settimo Torinese
			Linea ...
			4 MODIFICHE DI ORARIO
		Linea 435	
		Linea 246 Givoletto Druento	
		Linea 246 Givoletto Torino e Alpignano	
		3 ISTITUZIONE CORSE	
		Linea 198 Volvera Torino	
		Linea 354 Villastellone Carignano	
		Linea 85 Rivalta	
		1 SOPPRESSIONE CORSE	
		Linea 75	

Tram	4 AUTORIZZAZ. NUOVI IMPIANTI	Linea 4 in Via XX Settembre
		Linea 4 in C.so Giulio Cesare
		Linea 10 L.go Orbassano
	1 AGIBILITA' MOTRICI 6000	Linea 4 percorsi alternativi
	1 SOPPRESSIONE LINEA	Linea 4/

Bus metropolitani

### 7.4 Razionalizzazione di sistema del bacino della linea 4

La linea 4 nel corso del 2004 è stata prolungata lungo tutto Corso G. Cesare da Via Gottardo fino alla Strada delle Cascinette (Auchan); proseguono i lavori per il completamento del prolungamento fino alla Falchera. In precedenza la linea 4 era stata prolungata lungo Corso Unione Sovietica da Piazza Caio Mario a Strada del Drosso.

E' possibile quindi migliorare e insieme razionalizzare il servizio sull'asse con intensificazione del servizio tranviario ed arretramento del servizio automobilistico.

Grande è la valenza di questo intervento di razionalizzazione poiché è il primo che si realizza nel quadro della strategia di rilancio della rete tranviaria.

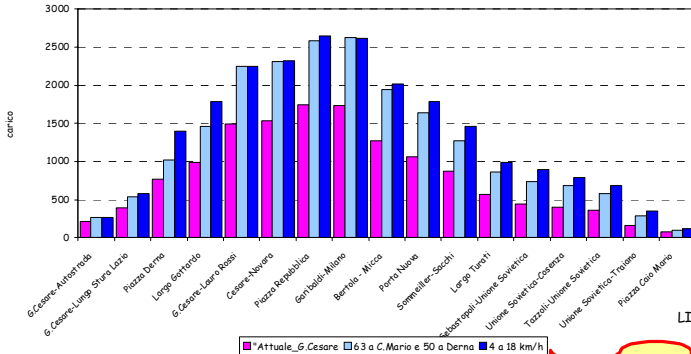
La razionalizzazione comporta che:

- la linea 4 offra adeguata capacità e maggiori prestazioni delle linee bus parzialmente sostituite (63 e 63/ a sud 50 e/o 51 a nord),
- le linee bus siano collegate alla linea 4 in modo che il trasbordo avvenga sulla stessa banchina, e siano esercite alla stessa cadenza della linea 4

Il tempo di trasbordo dovrà essere compensato con la maggiore velocità tranviaria.

## 7.5 Linea 4: livelli di carico e capacità di trasporto

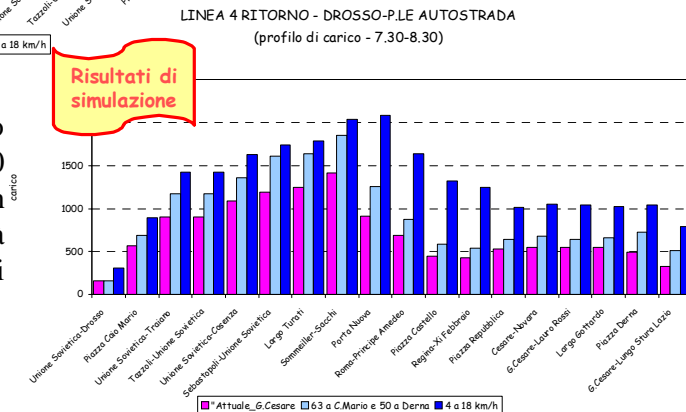
LINEA 4 ANDATA - P.LE AUTOSTRADA-DROSSO  
(profilo di carico 7.30-8.30)



Come evidenziato dai diagrammi, la linea 4, nelle ipotesi assunte, è in grado di offrire adeguata capacità di trasporto per gli attuali passeggeri delle linee 4, 50, 63, 63/.

Il carico massimo si colloca poco oltre i 2500 passeggeri/ora/direzione; con un intervallo di 4 minuti la capacità offerta (a 4 pp/mq) dalla linea 4 è di circa 3000 posti/ora/direzione.

Risultati di simulazione



## 7.6 Servizi per i Giochi Olimpici 2006 (migliaia di V\*km)

		Mattina		Pomeriggio		Sera		Totale
		Veicoli	V*km	Veicoli	V*km	Veicoli	V*km	
Mobilità pubblica in periodo Olimpico	•Maggior uso TPL per restrizioni viarie •Mobilità occasion.Olimpica	100	86	29	41			127
Mobilità degli spettatori	•Rete Olimpica: 6 linee dir. •Potenziamento linee 1,2,3,4,9,10,13,15,18	51		169		85		301
				76	88			88
Premiazione serale in Piazza Castello	•Rete Olimpica: fino a 1,30 •Linee 1,2,4 10,13,15,17,18,35,55,72,e/ ogni 10-15 min •Linee 1,4,18 su 24 ore					58	187	187
Cerimonie di apertura & chiusura Giochi	•Rete Olimpica: 4 linee spec. •Potenziamento linee 4 e 10 con transiti a 3 min.			156		131		25
Servizio per Work Force	•Rete Olimpica •Potenziamento serv.serale •Potenz. linee 17,35,72,72/	2		7				33
<b>Totale</b>								<b>761</b>

## 7.7 Avvio del servizio della linea 1 di metropolitana

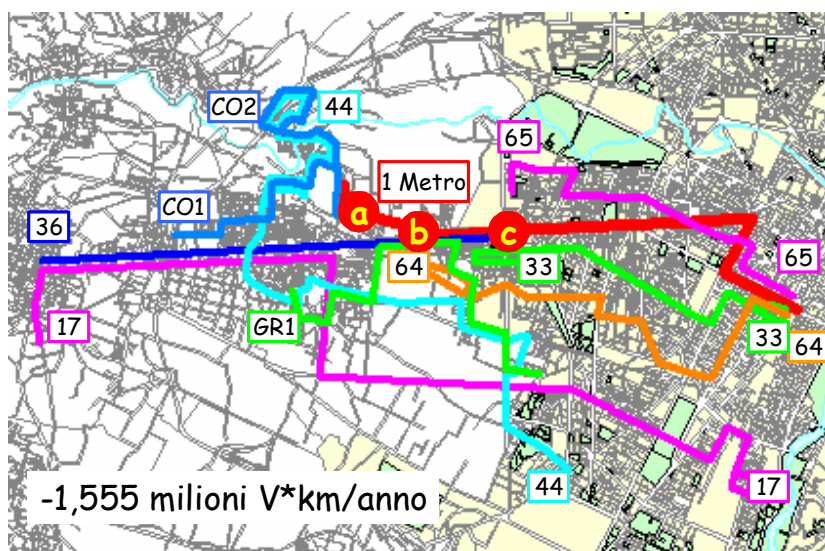
A inizio 2006 è previsto l'avvio dell'esercizio della linea 1 di metropolitana sulla tratta Collegno-P.zza XVIII Dicembre, che sarà estesa entro il 2008 a P.Nuova.

Una prima revisione del progetto originariamente presentato al Ministero ('92) ha individuato le condizioni di domanda, offerta, e risultati conseguibili dall'intero sistema (rete di superficie+ metropolitana) sulla base dei dati attuali.

Seguono alcuni elementi di tale valutazione.

La valutazione definitiva degli effetti dell'avvio della metropolitana sarà perseguita quanto prima con la generazione di uno specifico modulo di programmazione.

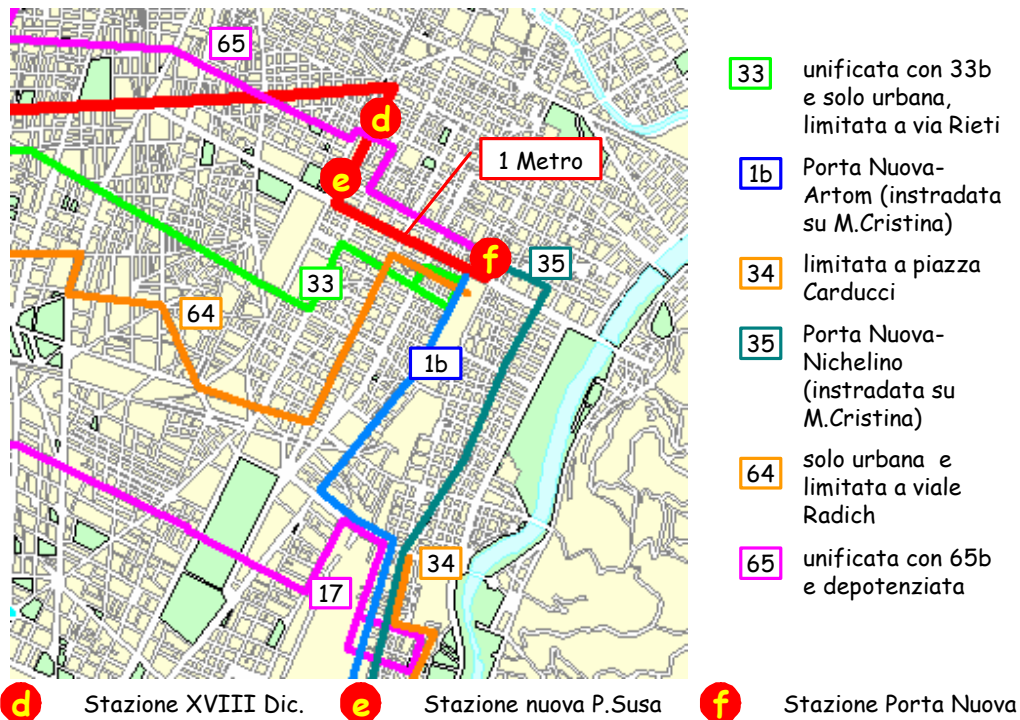
## 7.8 Stadio di sviluppo Collegno-P.Nuova: schema interventi sulla rete di superficie (particolare in zona ovest)



- 17 invariata
  - 33 unificata con 33b e solo urbana, limitata a via Rieti
  - 36 limitata a Massaua
  - 44 invariata
  - 64 solo urbana e limitata a viale Radich
  - 65 unificata con 65b e depotenziata
  - CO1 su tracciati 33, 33b e 38 in Collegno verso Fermi
  - CO2 da Grusiasco a stazione Paradiso
  - GR1
- Inoltre:  
38 eliminata  
36N invariata

- a** Stazione Fermi
- b** Stazione Paradiso
- c** Stazione Massaua

## 7.9 Stadio di sviluppo Collegno-P.Nuova: schema interventi sulla rete di superficie (particolare zona Porta Nuova)



## 7.10 Diversione di domanda dall'uso dell'auto

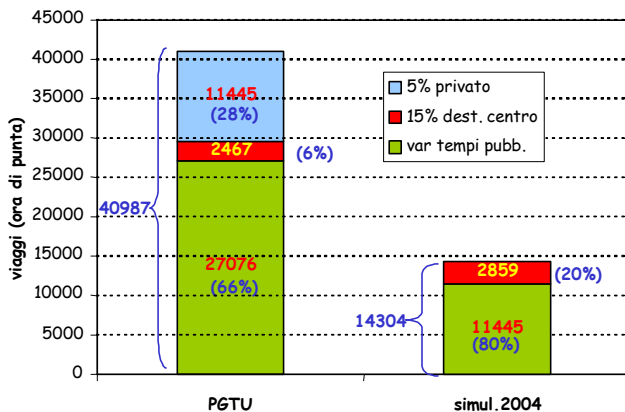
Nel PGTU, in presenza di:

- 1 Collegno-P.Nuova
- Passante ferroviario
- Rilancio rete tram

l'attrazione dall'auto risulta di **41000 viaggi in ora di punta** trasferiti da auto a TP (urbano, extraurbano, ferrovia) di cui 29000 viaggi risultano trasferiti da auto al solo sistema di superficie+metro' ( corrisp. circa **+62 milioni di viaggi/anno**).

### Nelle analisi 2004 linea 1

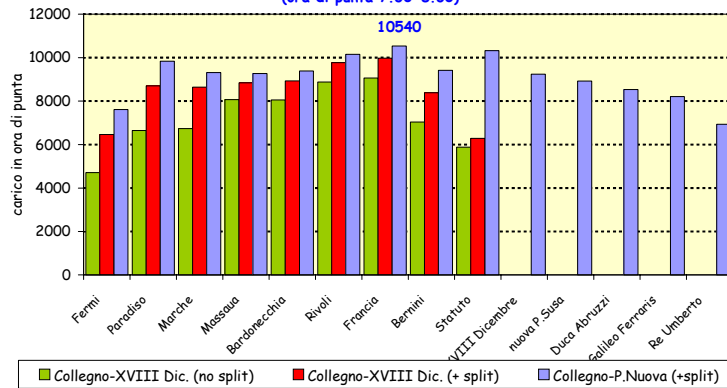
In presenza della **sola linea 1 Collegno-P.Nuova** l'attrazione nei confronti dell'auto risulta di minore entità e viene meno la prima delle tre componenti di diversione. Complessivamente l'attrazione dall'auto risulta di **14300 viaggi in ora di punta** trasferiti da auto a TP (urbano, extraurbano, ferrovia). La domanda di trasporto pubblico di superficie+metro' cresce di 17500 viaggi in ora di punta (14300 trasferiti da auto e 3200 nuovi trasbordi dal sistema extraurbano), corrispondenti a **+42,5 milioni di viaggi** all'anno.



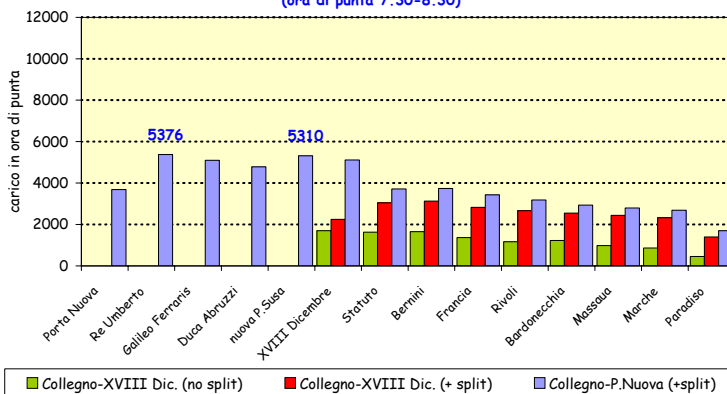
In presenza della linea 1 Collegno-XVIII Dicembre l'attrazione dall'auto a TP risulta di circa **11000 viaggi in ora di punta**. La domanda di trasporto pubblico di superficie+metro' cresce di 12500 viaggi in ora di punta (11000 trasferiti da auto e 1500 nuovi trasbordi dal sistema extraurbano), corrispondenti a **+30 milioni di viaggi** all'anno.

## 7.11 Linea 1: profili di carico

DIREZIONE PORTA NUOVA - DATI IN USCITA DALLA STAZIONE  
(ora di punta 7.30-8.30)



DIREZIONE COLLEGNO - DATI IN USCITA DALLA STAZIONE  
(ora di punta 7.30-8.30)



## 7.12 Equilibrio del sistema

	2003	Collegno- Porta Nuova
<i>base annua</i>		
Passeggeri (mln)	161,5	204,0
vkm (mln)	55,1	59,8
Tariffa media (euro)	0,43	0,43
Ricavi tariffari (mln euro)	69,6	87,4
Altri Ricavi (mln euro)	23,7	25,7
Contributi per CCNL (mln euro)	8,2	8,2
Contributi all'esercizio (mln euro)	144,8	144,8
Totale Ricavi (mln euro)	246,2	266,1
Costi (mln euro)	265,5	293,1
Risultato (mln euro)	-19,2	-27,0

### IPOTESI:

- Costanza contributo regionale
- Costanza tariffa media
- + 1,5÷2 mln € annui di pubblicità

Il sistema complessivo, pur nell'ipotesi alta di attrazione di 42 milioni di passeggeri con un aumento di offerta di 4,7 milioni di V\*km/anno, appare peggiorare il risultato.

	2003	Collegno- Porta Nuova
<i>base annua</i>		
Passeggeri (mln)	161,5	204,0
vkm (mln)	55,1	59,8
Tariffa media (euro)	0,43	0,50
Ricavi tariffari (mln euro)	69,6	102,0
Altri Ricavi (mln euro)	23,7	25,7
Contributi per CCNL (mln euro)	8,2	8,2
Contributi all'esercizio (mln euro)	144,8	157,1
Totale Ricavi (mln euro)	246,2	293,1
Costi (mln euro)	265,5	293,1
Risultato (mln euro)	-19,2	0,0

### IPOTESI:

- Costanza contributo/km
- + 20% tariffa media

Il sistema complessivo, sulla base di una contribuzione per tutti i km e di un aumento delle tariffe, appare capace di raggiungere l'equilibrio

## 8. STRUMENTI CONOSCITIVI E MONITORAGGIO DEI SERVIZI

### 8.1 Indagini

Le funzioni dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana relative alla mobilità e alle tariffe richiedono che l'Agenzia sia dotata degli opportuni strumenti di persegua l'acquisizione delle conoscenze adeguate.

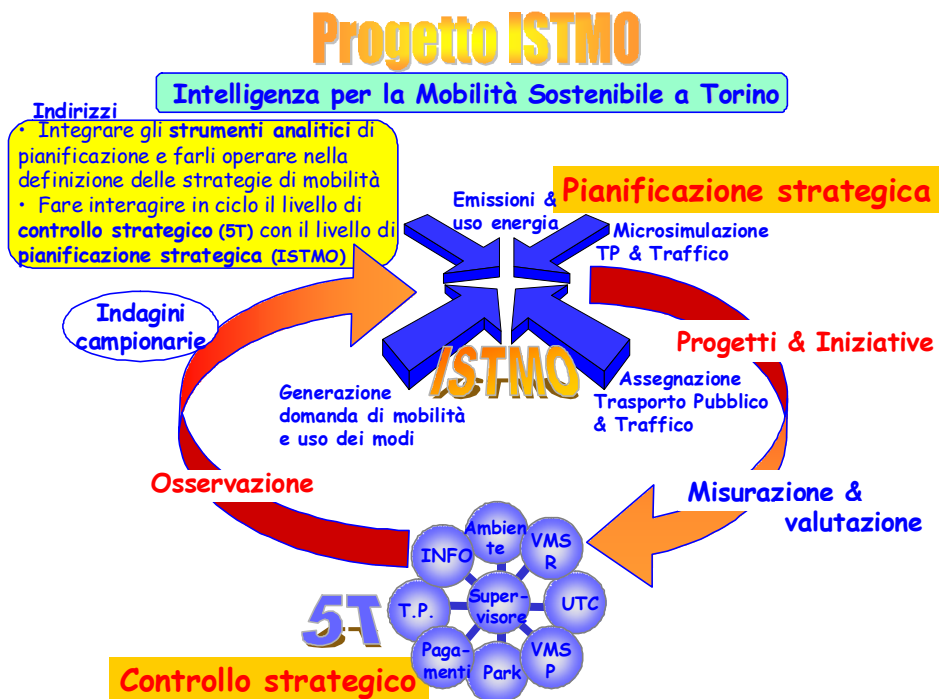
L'Agenzia effettuerà di conseguenza:

- le indagini relative alla mobilità dei cittadini,
- le indagini sulla qualità percepita dei sistemi di trasporto.
- le indagini FORMULA, ai fini della valutazione dei passeggeri
- le indagini di uso dei modi ai fini di misurare i passeggeri sulle linee

in accordo di tecnico ed economico con le Aziende di trasporto interessate, e compatibilmente con la copertura finanziaria.

### 8.2 ISTMO

L'Agenzia, previ accordi con con il Comune di Torino e con GTT che l'hanno enerato, si avvarrà del Progetto ISTMO che ha messo a punto l'insieme coordinato dei modelli di trasporto per la pianificazione analitica dell'area metropolitana di Torino.



### **8.3 Monitoraggio dei servizi alla mobilità**

Occorre controllare che il servizio programmato sia coerente con il servizio preventivato e che il servizio erogato sia coerente con il servizio programmato.

Il controllo del servizio programmato (rispetto al preventivo) è esplicabile sulla base degli aggiornamenti alle caratteristiche del servizio che le Aziende devono comunicare all' Agenzia via via che entrano in vigore.

Il monitoraggio del servizio erogato rispetto al servizio programmato presuppone la rilevazione dei movimenti dei veicoli con l'impiego di sistemi telematici.

Per Servizio di Area Conurbata il monitoraggio è possibile tramite il SIS (Sistema Informativo del Servizio) di cui è dotato GTT, e al quale l' Agenzia, previo accordo con GTT, dovrà poter accedere ai soli fini di monitoraggio.

Per il Servizio dei Bus Metropolitan l' Agenzia lancerà un apposito progetto per la realizzazione di un sistema di localizzazione (su base GPS), centralizzazione delle informazioni dei movimenti dei veicoli, e monitoraggio del servizio erogato giornaliero.



## CAP. III RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio di previsione finanziario è redatto in termini di competenza osservando i principi di unità, annualità, universalità ed integrità, veridicità, pareggio finanziario e pubblicità.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario complessivo, con un totale complessivo di entrate e spese di € 225.712.000,00, di cui € 803.175,00 con utilizzo dell'avanzo d'amministrazione accertato con l'approvazione del rendiconto dell'ultimo esercizio chiuso.

La situazione corrente, costituita dal totale delle previsioni di competenza relative alle spese correnti, non ci sono rate di ammortamento di mutui o prestiti, pari ad €214.595.500,00 pareggia con le previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate sommata alla quota parte dell'avanzo di amministrazione, destinata al finanziamento delle spese correnti non ripetibili, di € 495.675,00, ai sensi dell'art. 187, comma 2 lett. c), del TUEL.

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

### 9. ENTRATA

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

L'analisi per titoli é la seguente:

**Titolo II:** Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione: €213.987.825,00.

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

**Categoria 1°:** Trasferimento dallo stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL: €8.778.005,00

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

Si è tenuto conto altresì delle seguenti disposizioni:

- D.M. 22.12.2000, art. 2 comma II, che stabilisce: *“...omissis.....sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti all'Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle Province di autonome di Trento e Bolzano ed alle regioni a statuto ordinario in base alla vigente normativa;”*
- il D.P.C.M del 7 maggio 2004 che determina, per l'anno 2002, nella misura del 37,39% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2000/597/CE, Euratom del Consiglio del 29 settembre 2000, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 5% dell'IVA dall'anno 2004 in poi;

- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita *"..omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omississ.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 e B1, ed il contributo erogato con la prima rata."*;

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

	Imponibili tpl	imp.agev.tarif.	imp.ccnl	totale imp.
contratto ex C.Torino	140.493.719,92	1.442.192,68	2.900.292,81	144.836.205,40
contratto ex C. Moncalieri	1.883.288,51	15.494,00	24.871,20	1.923.653,71
contratto ex C. Settimo	370.850,04			370.850,04
contratto ex C. Chieri	392.343,18			392.343,18
contratto ex Prov. Torino	4.846.400,63			4.846.400,63
contratto ferrovie GTT				0,00
contratto Trenitalia				0,00
Totale	147.986.602,28	1.457.686,68	2.925.164,01	1525.369.452,97
Iva 10%				15.236.945,30
Regione		Arrotondati	6.458.940,00	6.458.941,11
Stato		Arrotondati	8.778.005,00	8.778.004,19

### Categoria 3°:

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 6.458.940,00
- b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L.: €197.103.260,00

Il punto a) si riferisce alla previsione dei finanziamenti regionali per i maggiori costi conseguenti l'applicazione dell'IVA al contratto di servizio, tenuto conto della DGR 7.6.2004, che garantisce agli Enti la copertura finanziaria dell'IVA non ristorata dallo Stato ai sensi della L. 472/1999 per l'anno 2004, e, per gli anni successivi, si prende atto dell'emendamento proposto in sede di Conferenza tra Regione ed Enti Locali al "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2004 – 31 dicembre 2006", laddove la Regione si impegna a coprire la quota IVA non rimborsata dallo Stato attraverso le procedure previste dal Decreto del Ministero dell'Interno 22 dicembre 2000 in attuazione dell'art. 9, comma 4, L. 472/1999. La dimostrazione del calcolo è sopraesposta.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Regione Piemonte		Fonti	Modalità di determinazione
Dimostrazione trasferimenti per servizi minimi TPL			
trasferimenti per ferrovie a GTT	18.369.338,00	deliberazione GPR n.78-10244 del 01/08/2003	importi deliberati dalla Regione paragrafo 4.1.2 Piano triennale trasporti
trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	20.942.556,00	delibera GPR n.12-13426 del 20/09/2004	importi deliberati dalla Regione
trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	3.931.202,00		IVA10% su euro 18.369.338,00 su contratto GTT e su euro 20.942.557,12 su contratto Trenitalia
finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	318.923,00		1,5% su euro 21.261.479,31 (pari a 20.942.557,12 + 318.922,19) su contratto Trenitalia
finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	275.540,00		1,5 su euro 18.369.338,00 (18.369.338,00+275.540,00) contratto GTT
trasferimenti esercizio TPL gomma	148.764.216,00	deliberazione GPR n.78-10244 del 01/08/2003 Programma triennale	Torino euro 142.633.218,19 - Moncalieri euro 862.194,06 - Chieri euro 210.631,72 - Settimo euro 220.527,10 - Provincia Torino euro 4.837.644,76 importo uguale all'anno 2004
trasferimenti agevolazioni tariffarie su gomma	1.575.120,00	deliberazione GPR n.78-10244 del 01/08/2003 Programma triennale	Torino euro 1.464.155,00 - Moncalieri euro 15.494,00 - Chieri euro 5.165,00 - Settimo euro 7.747,00 - Provincia Torino euro 82.558,93 importo uguale all'anno 2004
Programma triennale - oneri CCNL	2.926.365,00	deliberazione GPR n.78-10244 del 01/08/2003 Programma triennale	importo uguale all'anno 2004
<b>Totale trasferimento Regione</b>	<b>197.103.260,00</b>		

Analisi delle entrate suseposte:

1) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti dalla GTT e conferiti all'Agenzia sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale di approvazione del piano triennale trasporti (PTT), al § 4.1.2

2) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti da Trenitalia e conferiti all'Agenzia sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale GPR n.12-13426 del 20/09/2004 di approvazione del contratto di servizio relativo.

3) i trasferimenti per IVA sui contratti di servizio ferroviari sono finanziati dalla Regione Piemonte per l'intero importo, dato che il Ministero del tesoro riconosce ad essa i contributi erariali a ripiano dell'IVA. Pertanto le previste dichiarazioni, a preventivo ed a consuntivo per l'IVA da erogare o erogata alle società, verranno effettuate al Ministero direttamente dalla Regione. L'importo complessivo di €3.931.202,00 è formato da €2.094.266,00 relativi all'IVA su contratto Trenitalia, ed è già stato deliberato dalla Regione con la citata DGR 20.09.2004 n. 12-13426, e da € 1.836.936,00 relativo a IVA su contratto GTT, che non è stato ancora deliberato dalla Regione. Pertanto le obbligazioni che verranno assunte con la GTT terranno conto di quanto effettivamente deliberato dalla Regione Piemonte.

4) La citata deliberazione DGR 20.09.2004 n. 12-13426 prevede un importo aggiuntivo da trasferire all'Agenzia pari al 2% di €21.261.479,00. Tale importo è stato ridotto prudenzialmente 1,5% per uniformità con la percentuale di finanziamento dell'Agenzia prevista per la gestione dei contratti su gomma.

5) L'importo di € 275.540,00 costituisce la quota di trasferimenti regionali per la gestione del contratto ferroviario GTT. E' stata calcolata sul totale del trasferimento alla GTT di € 18.369.338,00, ed aggiunto e non sottratto allo stesso, e il tutto posto a carico della Regione, in analogia a quanto è già stato deliberato in merito al contratto Trenitalia. Tuttavia, **atteso che non è stato ancora deliberato il contratto di servizio GTT spa da parte della Regione Piemonte e non esistono precedenti nel bilancio dell'Agenzia, le spese correnti per il finanziamento dell'Agenzia devono essere "congelate" per pari importo di € 275.540,00**, e per tali fondi l'attivazione può avvenire solo dopo l'approvazione espressa della Regione Piemonte e il subentro dell'Agenzia nella gestione del contratto di servizio di cui trattasi.

6) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma (al netto dei contributi per CCNL) ammonta complessivamente a € 148.764.215,83, come risulta dalla DGR 20.09.2004 n. 12-13426 (tabella 2 ripartizione del F.R.T. agli enti soggetti di delega) ed è composto c.s.:

Comune di Torino	€ 142.633.218,19
Comune di Chieri	€ 210.631,72
Comune di Moncalieri	€ 862.194,06
Comune di SettimoTse	€ 220.527,10
Provincia Torino	€ 4.837.644,76

Gli importi della Provincia di Torino sono riferiti ai servizi extraurbani trasferiti all'Agenzia. Per Moncalieri è stato prudenzialmente previsto l'importo al netto della percentuale di variazione contributiva con ipotesi di perequazione.

7) La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/200, ha individuato i beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico del proprio bilancio. A tal proposito la citata DGR 20.09.2004 n. 12-13426 (§ 4.3) prevede i seguenti trasferimenti, relativi ai servizi urbani, suburbani ed extraurbani su gomma trasferiti all'Agenzia:

Comune di Torino	€ 1.464.155,00
------------------	----------------

Comune di Chieri	€	5.165,00
Comune di Moncalieri	€	15.494,00
Comune di SettimoTse	€	7.747,00
Provincia Torino	€	82.558,93

8) I contributi regionali per maggiori oneri da CCNL autoferrotranviari sono previste per un totale di €2.926.364,19 in misura pari a quelli stanziati dalla citata DGR 20.09.2004 n. 12-13426 (§ 4.1.1 tab. 2):

Comune di Torino	€	2.900.292,81
Comune di Chieri	€	1.200,18
Comune di Moncalieri	€	24.871,20
Comune di SettimoTse	€	0,00
Provincia Torino	€	0,00

I contributi per il CCNL relativi ai servizi extraurbani sono erogati alle società concessionarie direttamente dalla Provincia di Torino.

**Categoria 5°:** I servizi di TPL conferiti da Chieri, Moncalieri e Settimo, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali sudesposti, anche da contributi integrativi comunali nel modo che segue:

Comuni Consorzati	servizio	importo	Fonti	Modalità di determinazione
<b>Dimostrazione trasferimenti per servizi minimi TPL</b>				
Moncalieri	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma	1.021.096,00	contratto C.di Moncalieri	
	finanziamento Agenzia a carito totale c. Moncalieri	28.482,00		1,5% su € 1.898.782,50 importo totale contratto C. Moncalieri al netto dei contrib. CCNL
	anticipazione IVA	192.366,00		Iva 10% su € 1.923.653,70 <span style="float: right;">totale contratto</span>
Settimo T.se	concorso per servizio TPL gomma	142.577,00	Contratto C. di Settimo Tse DD n. 79 del 07/04/2004	corrispettivo € 370.850,04 dedotto contributi regionale di € 228.274,10
	finanziamento Agenzia	5.563,00		1,5% su € 370.850,04 importo totale contratto C. Settimo
	anticipazione IVA	37.085,00		Iva 10% su € 370.850,04
Chieri	concorso per servizio TPL	175.348,00	contratto C.di Chieri	corrispettivo € 385.978,00 dedotto contributi regionale di € 210.631,72
	finanziamento Agenzia	5.868,00		1,5% su € 391.143,00 importo totale contratto C. Chieri al netto dei contrib. CCNL
	anticipazione IVA	39.235,00		Iva 10% su € 392.343,18 totale contratto
	<b>Totale trasferimento</b>	<b>1.647.620,00</b>		

Analisi delle entrate suesposte:

I comuni consorziati summenzionati pongono a carico del proprio bilancio la quota per il finanziamento delle spese di gestione dell'Agenzia. L'IVA è anticipata dai comuni stessi, la stessa pertanto può essere versata alle società concessionarie ancor prima che l'erario o la regione versino le rispettive quote di contributo a copertura dell'IVA.

**TITOLO 3°:**Entrate extratributarie

**Categoria 3°:** Interessi attivi su giacenze di cassa €110.000,00

Sono stati prudenzialmente previsti nella misura pari a quella che si stima verrà realizzata nel 2004.

**Categoria 5°:** Proventi diversi €2.000,00

**Il totale delle entrate correnti ammontano a €214.099.825,00**

**TITOLO 4°:** Entrate derivanti da trasferimenti di capitali dalla Regione

**Categoria 3°:** Trasferimenti per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile su gomma €8.149.000,00: trattasi dei contributi regionali alle società di gestione del TPL.

## 10. USCITA

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

I titoli della spesa del bilancio 2005 sono:

<b>TITOLO I:</b>	€214.595.500,00
<b>TITOLO II:</b>	€ 8.456.500,00
<b>TITOLO III:</b>	€ 625.000,00

Il pareggio economico è assicurato mediante l'impiego dell'avanzo di amministrazione accertato con l'approvazione del rendiconto 2003, deliberato dall'Assemblea del Consorzio con atto n. 1/1 del 13 febbraio 2003, per la quota parte di €495.675,00 da destinare al finanziamento di spese correnti non ripetibili. L'avanzo d'amministrazione complessivamente impiegato ammonta a €803.175,00, di cui €495.675,00 per spese correnti non ripetibili, ed €307.500,00 per spese d'investimento.

Le spese correnti non ripetibili, finanziate con l'avanzo d'amministrazione, sono le seguenti:

Convegni – eventi	€	35.000,00
Sviluppo sito WEB	€	50.000,00
Divulgazioni/pubblicazioni	€	50.000,00
Iniziative/campagne	€	50.000,00
Iniziative area pianificazione	€	320.300,00
<b>TOTALE.....</b>	<b>€</b>	<b>505.300,00</b>

## **INIZIATIVE AREA PIANIFICAZIONE**

L'attività di analisi, pianificazione e controllo dell'Agenzia sarà indirizzata sui temi seguenti:

### **1- RAZIONALIZZAZIONE PROGRESSIVA DEL SISTEMA TPL DI RESPONSABILITÀ DELL'AGENZIA**

Sarà avviato un processo di razionalizzazione del sistema e sviluppata una metodologia di integrazione dei servizi che permetta progressivamente di:

- acquisire e analizzare sistematicamente le istanze di miglioramento a fronte dell'offerta di servizio e della domanda esistente per il sistema bus metropolitano, selezionandone gli sviluppi al fine di promuovere una progressiva migliore economicità ed efficacia di sistema,
- valutare il potenziale di coordinamento e promuovere l'integrazione fra il sistema bus metropolitani e il sistema bus suburbani migliorandone il servizio congiunto,
- sviluppare la valenza di potenziale sinergia delle reti di servizi di bus metropolitani, suburbani, e comunali per i principali Comuni del territorio dell'Agenzia,
- migliorare l'assetto e la capacità di servizio dell'intero sistema TPL promuovendo il coordinamento e la corrispondenza fra servizi delle aree esterne e i servizi in area urbana, sia nel contesto attuale sia in relazione ai potenziali sviluppi delle reti forti di ferrovia metropolitana, metrò e tram,

sviluppando le proposte per bacini territoriali, in un quadro di partecipazione degli Enti Consorziati e di consultazione delle organizzazioni dei cittadini.

### **2- SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL DI RESPONSABILITÀ DELL'AGENZIA, DELLE CONOSCENZE E STRUMENTI RELATIVI**

Saranno avviati, e sviluppati in coerenza con le risorse disponibili, i seguenti temi:

#### **2.1 Sviluppo della strategia del sistema TPL in area metropolitana**

Sarà avviata, sviluppando i moduli del Programma TPL 2005-7, una prima valutazione con riferimento all'avvio della Metropolitana e all'assetto del Servizio Ferroviario Metropolitano, eventualmente comprensiva dello sviluppo del sistema tariffario.

#### **2.2- Indagini sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei sistemi di trasporto, sui risultati Formula in area metropolitana di Torino**

Sarà avviata un'azione per fare afferire le iniziative di indagine all'Agenzia, che le svilupperà in collaborazione e con il cofinanziamento delle Aziende di trasporto ed Enti interessati.

#### **2.3- Monitoraggio del servizio erogato dalle Aziende di Trasporto Pubblico da parte dell'Agenzia**

Si procederà ad avviare lo sviluppo della capacità di monitoraggio:

- perseguendo l'acquisizione dei dati dal SIS GTT
- mettendo a punto gli accordi con la Provincia di Torino e avviando il processo di sviluppo di un sistema di localizzazione e monitoraggio del sistema bus metropolitano.

#### **2.5-Consolidamento degli strumenti di analisi e pianificazione dell'Agenzia**

Sarà perseguito con:

- l'acquisizione di un sistema cartografico per la pianificazione e la progettazione ( e per gli eventuali sviluppi verso l'informazione ai cittadini),
- la messa in operatività condivisa con gli Enti interessati dell'insieme dei modelli di pianificazione ISTMO.

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

**Titolo I – Spese correnti:**

**Funzione 01** – Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo: €1.186.064,00

**Funzione 05** – Funzioni nel campo dei trasporti : €213.409.436,00

**Titolo II – Spese in conto capitale**

**Funzione 05** – Funzioni nel campo dei trasporti : €8.456.500,00

**Titolo III – Spese per rimborso di prestiti**

**Funzione 01** – Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo: €625.000,00

L'analisi delle spese è la seguente:

Le spese per il funzionamento dell'Agenzia, costituito dal totale delle spese correnti al netto dei trasferimenti alle imprese per la gestione del TPL e di quelli ai Comuni per restituzione di somme anticipate per il pagamento dell'IVA, ammontano a € 3.475.330,00 ed è finanziata per €2.869.655,00 dall'1,5% sul totale delle risorse correnti per i servizi di TPL; per 110.000,00 da interessi attivi sulle giacenze di cassa e per €495.675,00 dall'utilizzo di quota parte dell'avanzo d'amministrazione accertato.



Il dettaglio è il seguente:

<b>Finanziamento Agenzia</b>	mln di EURO	<b>2005</b>
Programma triennale Regione Piemonte - Comune di Torino al netto oneri CCNL - Agevolazioni Tariffarie		142.633.218,19
<b>sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale</b>		<b>144.097.373,19</b>
Programma triennale Regione Piemonte - Comune di Moncalieri al netto degli oneri CCNL - Comune di Moncalieri Agevolazioni tariffarie Moncalieri Concorso Comune Moncalieri		862.194,06
<b>sub totale contratto Comune di Moncalieri</b>		<b>1.898.782,50</b>
Programma triennale Regione Piemonte - Comune di Settimo T.se Agevolazioni tariffarie Settimo T.se Concorso Comune Settimo T.se		220.527,10
<b>sub totale contratto Comune di Settimo T.se</b>		<b>370.850,04</b>
Programma triennale Regione Piemonte - Comune di Chieri al netto oneri CCNL Agevolazioni tariffarie Chieri Concorso Comune Chieri		210.631,72
<b>sub totale contratto Comune di Chieri</b>		<b>391.143,00</b>
<b>Contratto dei comuni per TPL</b>		<b>2.660.775,54</b>
<b>Extraurbane provincia di Torino servizio minino TPL</b>		<b>4.837.644,76</b>
<b>Extraurbane provincia di Torino agevolazioni tariffarie</b>		<b>82.558,93</b>
Ferrovie GTT		18.369.338,00
ferrovie TRENITALIA		21.261.479,31
<b>sub totale trasferimenti dalla Regione per il T.P.L.</b>		<b>39.630.817,31</b>
		<b>191.309.169,73</b>
<b>TOTALE ENTRATE</b>		<b>191.309.169,73</b>
<b>aliquota finanziamento AGENZIA:</b>		<b>1,50</b>
<b>TOTALE FINANZIAM. AGENZIA</b>		<b>2.869.637,55</b>
<b>INVESTIMENTI</b>		<b>8.149.000,00</b>
		<b>1,50</b>
Interessi attivi		<b>110.000,00</b>
Totale finanziamento Agenzia		2.979.637,55
Spese correnti		3.463.413,00
Imposte e tasse		11.899,55
Totale spese		<b>3.475.312,55</b>
differenza +/-	-	495.675,00
spese in conto capitale		307.500,00
Saldo		<b>-803.175,00</b>
Differenza +/- da finanziare con avanzo	-	<b>803.175,00</b>
<b>SPESE NON RIPETIBILI:</b>		
convegni eventi		35.000,00
sviluppo sito WEB		50.000,00
divulgazioni/pubblicazioni		50.000,00
iniziative/campagne		50.000,00
Iniziative area pianificazione		320.300,00
Totale		<b>505.300,00</b>

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

**Spese per il personale:** € 1.950.108,00

E' stata prevista la copertura di tutti i posti approvati dal Consiglio d'Amministrazione con il Regolamento organizzativo interno, come modificato con la revisione della Pianta organica. Trattasi di:

Direttore Generale	n.	1
Dirigenti	n.	5
Funzionari (cat. D)	n.	19
Impiegati (cat. C)	n.	4

**Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime:** € 13.817,00

Trattasi di spese relative essenzialmente ad acquisti di cancelleria per circa €9.075,00, per acquisto con il fondo economale per €2.000,00, abbonamenti a riveste e varie per €2.742,00

**Prestazioni di servizi :** € 1.151.146,00

Trattasi di spese per il compenso agli organi sociali per €143.515,00, per consulenze nel campo amministrativo/contabile per €18.816,00, per consulenze nel campo legale, informatico e della pianificazione per €331.721,00, per iniziative specifiche di area per €382.100,00, per le spese generali di funzionamento dell'Agenzia quali manutenzioni, servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni, spese di rappresentanza, formazione personale, tutela salute lavoratori, ecc, €274.994,00

**Utilizzo di beni di terzi :** € 193.460,00

Trattasi di spese relative alla locazione e utilizzo utenze per €175.839,00, per noleggio vetture per €13.468,00, per noleggio centro stampa per €3.096,00, per noleggio sistema rilevazione presenze dipendenti €412,00 e per noleggio telefoni mobili per €645,00

**Trasferimenti:** 210.474.370,00 di cui €643.800,00 con prelievo dal F.do di riserva

Trattasi di trasferimenti alle imprese per il pagamento delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio. Gli importi sono (IVA compresa):

TPL gomma:

Comune di Torino, trasporto pubblico urbano:	€159.319.825,94
Provincia di Torino, trasporto extraurbano:	€ 5.331.040,70
Comune di Chieri, trasporto urbano	€ 431.577,50
Comune di Moncalieri, trasporto urbano	€ 2.116.019,08
Comune di Settimo, trasporto urbano	€ 407.935,04
Rimborsi per IVA anticipata ai Comuni di Moncalieri,Settimo e Chieri	€ 268.687,10

TPL ferroviario:

Contratto Trenitalia spa	€ 22.919.874,70
Contratto GTT spa	€ 20.206.271,80
Da assegnare	€ 116.938,14

**Imposte e tasse** € 168.799,00

Trattasi essenzialmente di spesa relativa all'IRAP che l'ente è tenuta a pagare sulle retribuzioni al personale, sui compensi agli amministratori, sui compensi ai collaboratori coordinati e continuativi nonché sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali.

**Fondo di riserva** € 643.800,00

Il fondo di riserva pari a €643.800,00 per il 2005, (pari a circa lo 0,30% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso è prevalentemente destinato a integrare l'intervento relativo ai trasferimenti per il servizio di trasporto pubblico locale che attualmente presenta dei margini di determinazione variabile. In ogni caso dovrà essere assunto a copertura degli oneri contrattuali in sede di stipula dei contratti per l'anno 2005.

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

**Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche** €307.500,00

Trattasi di spese relative agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione per €33.750,00, per acquisto di hardware e software per €273.750,00

**Trasferimenti di capitale** €8.149.000,00

Trasferimenti per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile su gomma: trattasi dei contributi regionali alle società di gestione del servizio di trasporto pubblico locale.

L'analisi degli interventi del Titolo III è la seguente

**Rimborso per anticipazioni di cassa** €625.000,00

Trattasi della spesa relativa all'eventuale ricorso all'anticipazione di tesoreria calcolata tenendo conto del disposto dell'art. 222 del D.Lgs. 267 del 18 agosto 2000.

## **11. CRITERI PER IL BILANCIO PLURIENNALE 2005-2007**

### **11.2 Entrata**

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all’Agenzia sono stati considerati:

- per quanto riguarda l’estensione territoriale, il perimetro dei servizi individuati in sede di convenzione costitutiva.
- Le risorse sono state aggiornate per gli anni 2006 e 2007, con un tasso del 1,25% annuo, stimato in base ad una inflazione reale del 2,5% ed al rispetto delle prescrizioni programmatiche della Regione Piemonte per il riconoscimento dell’adeguamento.

### **Olimpiadi Invernali di Torino 2006**

#### **Avvio Linea 1 della Metropolitana**

Le principali grandezze economiche relative agli scenari attesi sono descritte nel capitolo “Programma TPL di base 2005 e pluriennale 2005-2007”

Tuttavia le previsioni economiche non sono ancora state affinate e condivise con l’attuale affidatario dei servizi, poiché il GTT ha comunicato che è ancora in corso l’analisi di dettaglio e si riserva di produrla successivamente.

Non sono quindi state previste entrate specifiche per il finanziamento degli oneri derivanti da tali eventi.

Si segnala comunque la necessità di riscontrare la richiesta del CIO di produrre entro i primi mesi del 2005 i piani definitivi della mobilità nell’area urbana per il periodo dei Giochi Olimpici, specificamente rafforzata come descritto al paragrafo 7.6, anche per poter predisporre in tempo utile la campagna informativa che dovrà incentivare l’utilizzo del mezzo pubblico (abbinato o meno al sistema del park & ride).

### **11.2 Uscita**

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

- Adeguamento delle aliquote contributive e fiscali che incidono sul costo complessivo del personale e dei servizi
- Aggiornamento del costo del lavoro derivante dai CCNL, scaduti ed in via di rinnovo, unitamente all’incentivazione da corrispondere per il trasferimento del personale con l’istituto della mobilità da Enti od Aziende pubbliche, alle progressioni economiche ed ai premi di risultato dei dipendenti
- Aggiornamento delle spese generali tenendo conto dei contratti in corso, delle ipotesi relative al completamento della sede ed al suo allestimento, all’acquisto dei beni in conto capitale, dei beni di consumo, all’utilizzo di beni di terzi e di prestazione di servizi.