

ALLEGATO A

RENDICONTO DELLA GESTIONE 2009

RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

MARZO 2010

La struttura della relazione che segue ripercorrerà, per quanto possibile, quella della relazione al Bilancio Previsionale 2009, verificando in particolare le seguenti Parti:

Parte I: quadro normativo

Parte II: programma di attività dell'Agenzia 2009

Parte III: programmi con impatto sull'assetto organizzativo

Parte IV relazione economico e finanziaria.

INDICE

PARTE I - QUADRO NORMATIVO	7
1. Quadro normativo	7
1.1. Trasporto pubblico locale.....	7
1.2. Funzionamento dell’Agenzia.....	18
PARTE II – PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2009.....	25
2. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino	25
2.1. Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	25
2.2. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana.....	27
2.3. La qualità percepita dai cittadini	33
2.4. Le valutazioni di scenario	38
2.5. Sviluppo del sistema tariffario.....	46
3. Sviluppo di medio e lungo termine del sistema della mobilità in area metropolitana.....	47
3.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano	47
3.2. Sviluppo del sistema complessivo a scala metropolitana (comprensivo di metro, tram, bus)	50
3.3. Il sistema verso le gare.....	52
4. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale nel 2009.....	53
4.1. Gestione dei contratti ferroviari.....	53
4.2. Contratti di Servizio su gomma urbani, suburbani ed extraurbani	57
4.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano	61
4.4. Servizio notturno.....	63
4.5. Il miglioramento del Trasporto Pubblico nelle aree esterne della conurbazione	66
4.6. Servizio Ferroviario Metropolitano	70
4.7. Gestione delle incombenze relative alla sicurezza e alla regolarità dell’esercizio ..	85
4.8. Osservazione dei servizi.....	86
4.9. Attività di comunicazione e promozione del TPL nel 2009	87
5. Strategia degli investimenti.....	88
5.1. Programma di contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico ..	89
5.2. I veicoli tranviari	90
5.3. Programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate di TPL relative alle Linee extraurbane di competenza dell’Agenzia.....	92
5.4. Gli investimenti per la realizzazione del SFM.....	93
PARTE III – PROGRAMMI CON IMPATTO SULL’ASSETTO ORGANIZZATIVO	97
6. Semplificazione amministrativa	97
7. Innovazione gestionale	98

PARTE IV – RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA.....	101
8. GESTIONE FINANZIARIA.....	101
8.1. Gestione di competenza.....	102
8.2. Gestione residuale.....	107
8.3. Riscontro dei risultati della gestione	108
9. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE.....	109

PARTE I - QUADRO NORMATIVO

1. Quadro normativo

1.1. Trasporto pubblico locale

L'art. 86, paragrafo 2 del Trattato che istituisce la Comunità europea dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, delle specifiche missioni loro affidate.

L'art. 73 del Trattato costituisce una *lex specialis* rispetto all'art. 86 paragrafo 2, in quanto stabilisce norme applicabili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

Con la Sentenza "Altmark" Causa C-280/00 la Corte di Giustizia delle Comunità Europee ha stabilito che sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera degli "aiuti di stato" qualora debbano essere considerate una compensazione che rappresenta la contropartita delle prestazioni fornite dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. Ai fini dell'applicazione di tale criterio incombe al giudice a quo verificare il ricorrere di quattro condizioni¹.

Con la "Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto Comunitario" (2000/C 121/02), la Commissione, ha ritenuto necessario informare gli operatori interessati e i poteri pubblici sulle disposizioni ritenute applicabili alle concessioni. Per quanto riguarda le concessioni di servizi, non essendo in allora presente alcuna definizione della nozione di concessione di servizi, questa veniva individuata tenendo conto della giurisprudenza della Corte di Giustizia e della opinio juris individuandola come tale allorché *"l'operatore si assume i rischi di gestione del servizio (sua istituzione e gestione) rifacendosi sull'utente, soprattutto per mezzo della riscossione di un qualsiasi tipo di canone. La modalità di remunerazione dell'operatore è, come nel caso della concessione di lavori, un elemento che permette di stabilire l'assunzione del rischio di gestione."*

¹ - in primo luogo, l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro;

- in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;

- in terzo luogo, la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;

- in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

La Comunicazione, ricorda poi che le concessioni, come del resto ogni atto dello Stato che stabilisca le condizioni cui è soggetta una prestazione di attività economiche, ricadono nel campo di applicazione delle disposizioni degli articoli da 28 a 30 (ex articoli da 30 a 36) e da 43 a 55 (ex articoli da 52 a 66) del trattato CE o dei principi sanciti dalla giurisprudenza della Corte. Si tratta in particolare dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento², trasparenza³, mutuo riconoscimento⁴ e proporzionalità⁵.

La Direttiva Parlamento Europeo 31 marzo 2004, n. 2004/17 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali definisce la "concessione di servizi" come quel contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo (art. 1, paragrafo 3, lett. b). La medesima definizione di concessione di servizi è contenuta anche nell'art. 1, paragrafo 4 della Direttiva Parlamento Europeo 31 marzo 2004, n. 2004/18 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi.

Il D.Lgs. Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE definisce la concessione di servizi all'art. 3, comma 12 come quel contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo, in conformità all'articolo 30.

L'art. 216 del Codice dei contratti pubblici, che recepisce l'art. 18 della direttiva 2004/17, stabilisce che, salva l'applicazione dell'articolo 30 in tema di concessione di servizi, la parte relativa contratti pubblici di lavori, servizi e forniture nei settori speciali non si applica alle concessioni di lavori e di servizi rilasciate da enti aggiudicatori che esercitano una o più attività di cui agli articoli da 208 a 213, quando la concessione ha per oggetto l'esercizio di dette attività.

² Parità di trattamento: questo principio comporta segnatamente che le regole del gioco devono essere conosciute da tutti i concessionari potenziali e devono applicarsi a tutti in maniera uniforme. La Corte ha precisato, per consentire una comparazione oggettiva delle offerte, che queste devono essere tutte conformi alle prescrizioni di cui al capitolato d'oneri. Se un potere aggiudicante prende in considerazione una modifica di un'unica offerta dopo l'apertura delle buste, secondo la Corte ne risulterebbe avvantaggiato l'offerente interessato. Sono contrarie alla parità di trattamento tutte le disposizioni che riservano contratti pubblici alle imprese nelle quali lo Stato o il settore pubblico detiene una partecipazione maggioritaria o totale.

³ Trasparenza: il principio della trasparenza può essere assicurato con ogni mezzo adeguato, ivi compresa la pubblicità, che contenga le informazioni necessarie per consentire ai concessionari potenziali di decidere se partecipare o meno alla gara. Nella quasi-totalità degli Stati membri, norme o prassi amministrative prevedono che il potere aggiudicante renda pubblica la sua intenzione di bandire una gara di concessione (a tale proposito, nella sua sentenza Telaustria, la Corte di giustizia dell'Unione europea ricorda l'obbligo per il potere aggiudicante di garantire un adeguato grado di pubblicità nei confronti di ogni offerente potenziale, nel quadro dell'attribuzione di concessioni)

⁴ Riconoscimento reciproco: secondo il principio del riconoscimento reciproco, uno Stato membro è tenuto ad accettare i prodotti e i servizi forniti da operatori economici di un altro Stato membro. Esso deve del pari accettare le specificazioni tecniche, i controlli, i titoli, i certificati e le qualifiche richiesti da un altro Stato membro, allorché tali elementi vengono riconosciuti come equivalenti

⁵ Proporzionalità: in base al principio della proporzionalità, ogni misura scelta deve essere al tempo stesso necessaria ed adeguata allo scopo ricercato. In materia di concessioni, uno Stato membro non può esigere capacità tecniche, professionali o finanziarie sproporzionate ed eccessive in occasione della selezione dei candidati. La durata della concessione non deve neppure ridurre o limitare la libera concorrenza oltre quanto è necessario per garantire l'ammortamento degli investimenti ed una remunerazione ragionevole dei capitali investiti, mantenendo peraltro un rischio inerente alla gestione per il concessionario

L'art. 210 del Codice dei contratti pubblici, che recepisce l'art. 5.1 della direttiva 2004/17, rubricato "Servizi di trasporto", stabilisce che ferme restando le esclusioni di cui all'articolo 23, le norme della presente parte si applicano alle attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, ovvero mediante autobus, sistemi automatici o cavo. Nei servizi di trasporto, si considera esistere una rete se il servizio viene fornito alle prescrizioni operative stabilite dalle competenti autorità pubbliche, come ad esempio quelle relative alle tratte da servire, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio.

L'art. 30 del Codice dei contratti pubblici stabilisce che salvo quanto disposto nel presente articolo, le disposizioni del codice non si applicano alle concessioni di servizi.

Nella concessione di servizi la controprestazione a favore del concessionario consiste unicamente nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente il servizio. Il soggetto concedente stabilisce in sede di gara anche un prezzo, qualora al concessionario venga imposto di praticare nei confronti degli utenti prezzi inferiori a quelli corrispondenti alla somma del costo del servizio e dell'ordinario utile di impresa, ovvero qualora sia necessario assicurare al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare.

La scelta del concessionario deve avvenire nel rispetto dei principi desumibili dal Trattato e dei principi generali relativi ai contratti pubblici e, in particolare, dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità, previa gara informale a cui sono invitati almeno cinque concorrenti, se sussistono in tale numero soggetti qualificati in relazione all'oggetto della concessione, e con predeterminazione dei criteri selettivi. Sono fatte salve discipline specifiche che prevedono forme più ampie di tutela della concorrenza.

Il D.Lgs. 422/1997 relativo al Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, stabilisce all'art. 18, comma 2 che allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare (a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio.

Legge Regionale PIEMONTE 4 gennaio 2000, n. 1 che contiene Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede all'art. 11 che gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa secondo le procedure previste dall'articolo 12, comma 2, e dall'articolo 13, limitatamente ai casi contemplati, del DLgs 158/1995, nonché secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni.

Il D.Lgs. 158/95 è stato abrogato dall'art. 256, comma 1, D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 che ha abrogato l'intero provvedimento a decorrere dal 1° luglio 2006. Le procedure previste negli articoli citati dall'art. 11 della L.R. 1/2000 erano la procedura aperta, la procedura ristretta e la procedura negoziata con e senza previa pubblicazione del bando. Tali procedure sono ora previste dagli articoli 220 e 221 del Codice dei contratti.

Il 3 dicembre 2007 è stato pubblicato sulla G.U.C.E. 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.

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

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura⁶ a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico⁷;
- 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/CE⁸;
- 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 strutture⁹;
- 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 limitato¹⁰;

⁶ Il Regolamento definisce la «compensazione di servizio pubblico» come qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo.

⁷ Il regolamento n. 1370/07 non definisce gli obblighi di servizio (con una parziale eccezione per quelli tariffari), ma attribuisce alle "autorità competenti" tale definizione e individuazione, precisando che essi devono perseguire il fine di garantire la prestazione di trasporto pubblico di passeggeri di interesse economico "senza discriminazione e in maniera continuativa".

⁸ Il Regolamento non determina le regole con le quali effettuare la procedura di gara per la scelta del concessionario ma ne descrive le caratteristiche stabilendo che la procedura di gara è "equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

⁹ L'affidamento "in house" regolato dal Regolamento 1371/07 rappresenta il primo caso, a livello comunitario, di normazione di un istituto che, seppur individuato per la prima volta nel Libro Bianco sugli Appalti del 1998, sostanzialmente è stato costruito dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 18 novembre 1999, causa C-107/98 – Teckal.

Proprio per ciò è da rilevare, contrariamente a quanto stabilito dalla giurisprudenza finora intervenuta, che il regolamento n. 1370/07, pur ritenendo che "l'assetto proprietario" costituisca uno degli "elementi" da prendere in considerazione al fine della determinazione della sussistenza della condizione del controllo analogo, non richieda, tuttavia, affinché l'autorità competente possa procedere all'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico di passeggeri ad un "operatore interno", che questi sia a totale partecipazione pubblica. Infatti, l'art. 5, par. 2, lett. a), periodo 2°, prevede espressamente che *"conformemente al diritto comunitario la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo analogo a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri"*

E' inoltre da registrare come il Regolamento individui la modalità di affidamento "in house", diversamente da quanto farà il legislatore nazionale con l'art. 23bis della L. 133/2008, come una forma alternativa e non residuale, all'affidamento mediante procedura di gara.

¹⁰ Valore annuo medio stimato inferiore a € 1.000.000 oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno; qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600.000 chilometri l'anno

- 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 è entrato in vigore il 3 dicembre 2009,

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.

Con riferimento a tale possibilità, prevista dall'art. 8, paragrafo 2 del regolamento Ce 1370/2007, con l'art. 61 della L. 23/07/2009, n. 99, il legislatore italiano ha stabilito che le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, 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 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 pericolo imminente di interruzione) e 6 (aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia).

L'art. 4bis della L.102/2009 ha previsto che alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica e' 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.

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

L'art. 23 bis stabilisce che le disposizioni ivi contenute disciplinano l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, 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 che in deroga alle modalità di affidamento ordinario, per situazioni eccezionali che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali,

ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettono un efficace e utile ricorso al mercato, l'affidamento può avvenire 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 le 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.

Anche la possibilità di procedere all'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia contenuta nell'art. 5, paragrafo, 4 del regolamento Ce 1370/2007, sembrerebbe inibita dall'art. 23 bis in quanto costituirebbe una deroga non prevista alla modalità di conferimento della gestione in via ordinaria stabilita dal medesimo articolo: il comma 1 dell'art. 23 bis fa salve le disposizioni del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, relativamente alla disciplina del trasporto ferroviario regionale. Ma con il D.Lgs. 422/1997 si afferma il principio per cui per l'affidamento dei servizi 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.

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 può più costituire deroga al sistema ordinario di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

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, al comma 9, prevede inoltre il divieto di acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, né lo svolgimento di servizi o attività per altri enti pubblici o privati, né direttamente, né tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, né partecipando a gare per:

- le società, le loro controllate, controllanti e controllate da una medesima controllante, anche non appartenenti a Stati membri dell'Unione europea, che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi pubblici locali
 - di fatto
 - per disposizioni di legge
 - di atto amministrativo
 - per contrattoin virtù di
 - affidamento diretto
 - di una procedura non ad evidenza pubblica
 - in quanto società a gestione mista così come regolata dallo stesso art. 23 bis;
- i soggetti cui è affidata la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali degli enti locali, qualora separata dall'attività di erogazione dei servizi,

Il divieto opera per tutta la durata della gestione e non si applica alle società quotate in mercati regolamentati e al socio della società a gestione mista selezionato ai sensi della lettera b) del comma 2 dell'art. 23 bis.

I soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali possono comunque concorrere su tutto il territorio nazionale alla prima gara successiva alla cessazione del servizio, svolta mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, avente ad oggetto i servizi da essi forniti.

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.

Le azioni dell'Agenzia

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

L'Assemblea ha pertanto fornito i seguenti indirizzi per le gare:

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

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

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

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

L'art. 19, comma 1 dell'Accordo di programma prevede che dopo la sottoscrizione dello stesso Accordo ed in relazione alla scadenza dei contratti di servizio in essere, l'Agenzia procederà ad attivare le procedure concorsuali per il nuovo affidamento dei servizi medesimi. Viene fatto salvo per i casi previsti dalla normativa nazionale la possibilità per l'ente di avvalersi dell'affidamento "in house" alle condizioni e nei limiti previsti dalla normativa stessa.

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

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

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

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

Per l'anno 2010, il quadro delle risorse regionali è evidenziato a pagina 76 della Relazione al Bilancio Previsionale 2010 e Bilancio Pluriennale 2010-2012 approvata dal Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia in data 19/11/2009.¹¹

Con riferimento all'indirizzo n. 3, si è proceduto alla stipula di specifici accordi di programma con i Comuni di Nichelino, Grugliasco e San Mauro T.se, Pianezza. Sono in corso aggiornamento i disciplinari di delega sottoscritti con i comuni di Chieri, Settimo T.se e Moncalieri. Restano da definire gli accordi con Collegno, Orbassano, Rivoli, e Venaria.

Considerato quanto sopra e tenuto conto del quadro normativo delineato nelle premesse, con determinazione dirigenziale n. 505 del 23/12/2009 è stata avviata una procedura finalizzata a consentire all'Agenzia di selezionare i concessionari dei servizi pubblici di trasporto di persone di competenza dell'Agenzia.

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 possa avvenire nell'ambito di un Sistema di qualificazione gestito ai sensi dell'art. 232 del Codice dei contratti pubblici.

Il Sistema di qualificazione consente di 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.

Inoltre, a norma dell'art. 232, comma 8 del Codice dei contratti pubblici, il Sistema può essere utilizzato da altri enti aggiudicatori diversi dall'Agenzia, previa comunicazione agli operatori economici interessati.

¹¹ Il complesso delle risorse regionali trasferite all'Agenzia è pari a complessivi € 233.285.840,43, al netto dei trasferimenti regionali per il finanziamento della quota parte di contributi Iva a carico della Regione sui servizi di trasporto su strada ed al lordo delle risorse a disposizione dell'Agenzia per il finanziamento della struttura ai sensi della L.R. 1/2000 art. 26, comma 3 bis.

La possibilità di poter contare su elenchi aggiornati di operatori economici qualificati, rende il Sistema di qualificazione uno strumento di grande utilità per l'Agenzia sia perché attraverso il Sistema è possibile procedere all'attivazione di specifiche procedure per l'assegnazione delle concessioni nel rispetto dei principi sopra richiamati sia perché, tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione, potrà consentire all'Agenzia, in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione, di adottare provvedimenti di emergenza avendo a disposizione un elenco di soggetti qualificati ai quali destinare tali provvedimenti.

A tal fine si è ritenuto di non porre un limite temporale alla durata del Sistema di qualificazione ma costituire lo stesso per una durata indeterminata.

Tenuto conto dell'indirizzo alle gare n. 1 e delle tipologie di servizi che costituiscono ciascuno dei tre ambiti, il Sistema prevede 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 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.

Per tutte le Categorie 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 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.

In esito alla qualificazione ciascun operatore potrà partecipare alle procedure di affidamento delle Concessioni di servizi attinenti alla Categoria.

Sulla base dell'indirizzo alle gare n. 1 sono state prioritariamente individuate le classi superiori per ciascuna Categoria corrispondenti agli ambiti di gara previsti dal PTA 2007-2009 indicati nell'indirizzo medesimo.

Le Classi di accesso, seppur non corrispondenti in termini di valore annuo della produzione ai valori previsti per gli ambiti indicati negli indirizzi alle gare contenuti nel PTA 2007-2009, consentono comunque agli operatori che possiedono i requisiti di capacità tecnica per volumi più ridotti, di richiedere ed ottenere la qualificazione al Sistema al duplice fine di

1. partecipare alle procedure bandite dall'Agenzia per classi superiori qualora, unitamente ad altri soggetti qualificati, riescano ad ottenere la qualificazione per la classe superiore;
2. partecipare a procedure di aggiudicazione gestite da altri enti aggiudicatori, qualora questi ultimi si avvaleessero delle possibilità previste dall'art. 232, comma 8 del Codice dei contratti pubblici.

Con riferimento alla Categoria A, sono state individuate:

- una classe di accesso corrispondente ad un valore annuo della produzione annua sino a 600.000 vett*km (pari al limite massimo previsto dall'art. 5, paragrafo 4 del Regolamento CE 1370/2007);

- una classe intermedia corrispondente ad un valore annuo della produzione annua compreso tra 600.000 e 5.000.000 di vetture*km (valori entro i quali è compreso ciascuno dei bacini di cui è composto l'ambito di bacino della corona metropolitana, ed il cui valore massimo corrisponde mediamente a due bacini di corona);
- una Classe superiore corrispondente ad un valore annuo della produzione annua oltre i 5.000.000 di vett*km (classe a cui riferire il valore annuo della produzione stimabile per l'intero bacino della corona metropolitana).

Con riferimento alla Categoria B, si è proceduto alla sua suddivisione in due Classi di valore individuando in 30.000.000 di vett.*km mediante autobus e 4.000.000 di vett*km mediante tram il limite tra le due classi:

- la classe di valore superiore (ovvero per valori annui della produzione superiori al predetto limite, comprende i servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana consente ai qualificati la partecipazione alle procedure di affidamento della concessione per i servizi dell'intero ambito urbano esteso di Torino;
- la classe inferiore è individuata come classe di accesso alla categoria.

Con riferimento alla Categoria C, si è proceduto alla sua suddivisione in due Classi di valore individuando in 1.000.000 di treni*km il limite tra le due classi:

- la classe di valore superiore (ovvero per valori annui della produzione superiori al predetto limite, consente ai qualificati la partecipazione alle procedure di affidamento della concessione per i servizi dell'ambito Sistema Ferroviario Metropolitano, comprensivo di tutte le linee ferroviarie e le linee sostitutive automobilistiche;
- la classe inferiore è individuata come classe di accesso alla categoria anche al fine di individuare operatori economici per l'affidamento dei servizi in concessione di competenza dell'Agenzia non rientranti nell'ambito del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Ai fini della qualificazione è previsto che gli operatori economici dimostrino il possesso dei seguenti requisiti:

1. Requisiti di ordine generale;
2. Requisiti relativi alla condizione economico-finanziaria;
3. Requisiti relativi alla idoneità professionale e alla capacità tecnica;
4. Requisiti relativi all'organizzazione aziendale per la qualità;
5. Requisiti relativi all'organizzazione aziendale per la sicurezza sul lavoro.

I requisiti di ordine generale sono quelli previsti dall'art. 38 del Codice dei contratti pubblici e devono essere dimostrati da tutti gli operatori economici richiedenti la qualificazione nonché dagli eventuali soggetti indicati per l'avvalimento.

I requisiti relativi alla condizione economico finanziaria riguardano la solidità economica finanziaria e patrimoniale, la fiducia da parte degli operatori dei sistemi creditizio e commerciale e l'adeguata capacità finanziaria dell'operatore economico; il requisito può essere oggetto di avvalimento ma in tal caso dovrà essere dimostrato per l'intero dal soggetto ausiliario. Prendendo a riferimento l'art. 41, comma 1 lett. b) del Codice dei contratti pubblici, si ritiene opportuno effettuare la verifica del requisito mediante un'analisi dei bilanci degli operatori economici che gli stessi operatori sono chiamati a commentare con una dettagliata relazione asseverata da un soggetto terzo (società di revisione, collegio sindacale ovvero soggetto iscritto nel registro dei revisori contabili).

I requisiti relativi all'idoneità professionale e alla capacità tecnica consentono di verificare se l'operatore economico sia in grado di gestire i servizi per le categorie per le quali richiede la qualificazione, con riferimento ai servizi in essere o già esercitati per altri committenti.

E' pertanto previsto che l'operatore economico dimostri di essere in possesso dei requisiti richiesti dalle specifiche normative di settore, che abbia la disponibilità di stabilimenti, impianti, attrezzature e mezzi tecnici, che abbia la capacità di eseguire contratti di servizio rientranti nel sistema e che abbia una idonea struttura organizzativa con disponibilità in organico di ruoli professionali e risorse idonee.

Con specifico riferimento alla capacità di eseguire contratti di servizi, la valutazione del possesso del requisito sarà effettuata verificando che nei tre anni precedenti alla presentazione della domanda di qualificazione, per ogni annualità, il soggetto richiedente abbia eseguito un contratto per servizi rientranti nel sistema o similari il cui valore della produzione sia almeno pari al 60% del valore della produzione annua per la classe richiesta.

In alternativa, al fine di consentire ad operatori economici di minori dimensioni la qualificazione in classi superiori, mediante processi aggregativi con altri operatori economici, è prevista la possibilità di dimostrare il possesso del requisito verificando l'esecuzione nei tre anni precedenti alla presentazione della domanda di qualificazione, per ogni annualità, di due contratti di servizi, rientranti nel sistema o similari, il cui valore complessivo della produzione, per ciascuno degli anni del periodo preso in considerazione, sia almeno pari al 75% del valore della produzione annua per la classe richiesta (vale a dire una media per contratto pari al 37,5% del valore della produzione annua per la classe richiesta).

I requisiti relativi all'organizzazione aziendale per sistemi di gestione consentono di verificare se l'operatore economico è organizzato con un Sistema di Gestione della Qualità che rispetti la norma UNI EN ISO 9001:2000 o UNI EN ISO 9001:2008 ovvero che abbia adottato un Sistema di Gestione ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001:2004 secondo quanto previsto dagli artt. 43 e 44 del Codice dei contratti pubblici.

Alla Categoria B - Servizi in ambiti territoriali densamente popolati (autobus e tram), afferiscono i servizi dell'ambito urbano esteso di Torino.

L'attuale gestore del servizio, tra gli altri obblighi imposti, ha anche quello della gestione delle procedure di rilascio delle tessere regionali di libera circolazione per disabili, gestione che comporta il trattamento dei dati e delle informazioni sensibili ai sensi del D.Lgs. 196/2003.

Oltre a tali dati il gestore del servizio urbano deve costantemente alimentare e mantenere una banca dati dei propri abbonati gestendo tutte le informazioni connesse agli abbonamenti dei clienti che, tenuto conto della densità della popolazione insistente sul territorio servito, rappresentano la parte preponderante delle informazioni trattate da tutti i concessionari dei servizi di competenza dell'Agenzia.

E' pertanto di assoluta rilevanza che tutte le disposizioni di legge in tema di sicurezza delle informazioni e di trattamento dei dati personali siano rispettate; ma è altresì indispensabile che l'operatore economico sia dotato di una idonea organizzazione aziendale che approcci in modo sistemico le problematiche connesse alla sicurezza delle informazioni costituendo ciò un requisito indispensabile al fine della qualificazione alla Categoria B.

Per tale motivo, tenuto conto che l'attuale gestore dei servizi rientranti nell'ambito urbano esteso di Torino ha organizzato la propria azienda secondo un Sistema di Gestione per la Sicurezza delle Informazioni in conformità alla ISO 27001:2005, si ritiene il possesso della certificazione di conformità alla ISO 27001:2005 un requisito minimo di qualificazione alla Categoria.

I Requisiti relativi all'organizzazione aziendale per la salute e la sicurezza dei lavoratori prevedono il riconoscimento di conformità del Sistema di Gestione per la salute e sicurezza dei lavoratori alla norma OHSAS 18001:2007 ovvero ad un'organizzazione aziendale che

garantisca la necessaria attenzione alla sicurezza ed alla salute dei lavoratori nel rispetto del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.

E' intenzione dell'Agenzia prevedere percorsi di certificazione alla norma OHSAS 18001:2007 all'interno dei capitolati speciali.

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 pubblicazione del bando per la 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, ha disposto la sospensione della procedura.

Per i servizi rientranti nell'ambito del Servizio Ferroviario Metropolitano e servizi regionali associati, afferenti alla Categoria C del Sistema di qualificazione non è previsto 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.

Si è ritenuto comunque opportuno attivare il Sistema di qualificazione anche per la Categoria C, in quanto, nell'eventualità di interruzione del servizio da parte degli attuali gestori, l'Agenzia potrebbe avere necessità di avvalersi della facoltà di provvedere con affidamenti diretti ai sensi dell'art. 5 paragrafo 5 del Regolamento 1370/2007 al fine di garantire la continuità nell'erogazione del servizio anche in difformità al quadro programmatico definito nel PTA 2007-2009.

1.2. Funzionamento dell'Agenzia

1.2.1. Spese per il personale

Con riferimento al 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, 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), non ancora emanato, 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.

In relazione a quanto sopra, essendo ancora sospese le deroghe di cui all'art. 3, comma 121 della Legge 244/2007, continuano ad applicarsi i limiti di cui all'art. 1 comma 562 della L. 296/2006.

In relazione al tetto di spesa fissato dalla citata normativa, 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 2009, tale spesa è evidenziata nella seguente tabella:

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Totale costo Agenzia
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.221.948,51	106.501,02	1.328.449,53
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	0,00	25.982,15	25.982,15
A) Totale Intervento "Personale"	1.221.948,51	132.483,17	1.354.431,68
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	16.756,46	0,00	16.756,46
<i>Buoni pasto</i>	30.865,12	0,00	30.865,12
<i>Spese missioni</i>	4.000,00	0,00	4.000,00
B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"	51.621,58	0,00	51.621,58
<i>IRAP</i>	85.101,02	8.662,98	93.764,00
C) Totale Intervento "Imposte e tasse"	85.101,02	8.662,98	93.764,00
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2009 (A+B+C)	1.358.671,11	141.146,15	1.499.817,26

Nel corso del 2009 si è proceduto alla copertura di un posto in dotazione organica di assistente tecnico (istruttore) mediante assunzione a tempo indeterminato di una unità personale con inquadramento nella Cat C, livello C1.

L'assunzione è stata effettuata nell'ambito della convenzione ex art. 11 della L. 68/99 sottoscritta con la Provincia di Torino mediante attuazione di un progetto sperimentale finalizzato all'assunzione tramite contratto a tempo indeterminato di un lavoratore con disabilità ed è stata deliberata nell'ambito del piano stralcio delle assunzioni assunto dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 12/03/2009.

Il Piano, facendo riferimento ai limiti assuntivi previsti dalla citata legge finanziaria 296/2006, ha comunque evidenziato, richiamando un parere della Corte dei Conti (CdC Sezioni Riunite per la regione siciliana par. 36/2008) come la legge n. 68/99, intesa alla tutela delle fasce deboli della popolazione, "ha una connotazione di specialità". Connotazione che si riverbera nell'obbligatorietà, da parte delle pubbliche amministrazioni, di procedere all'assunzione, nell'ambito della rispettiva quota di riserva, di soggetti disabili, esulando dalle normali modalità di accesso per concorso. E che tale norma sia speciale, lo si evince anche dal fatto che sono previste "sanzioni ad ampio spettro" per le p.a. inadempienti.

Nel corpus del richiamato comma 562 mancherebbe "l'espressa previsione" di escludere le categorie protette dal limite di assunzione, ma appare chiaro per la Corte che, per l'obbligatorietà ex legge n.68/99, il margine di autonoma determinazione dell'ente locale, sotto il profilo della "comprimibilità" dei costi di personale, qui "risulta del tutto assente". Pertanto, non rinvenendosi nel testo del comma 562 della finanziaria 2007 un'espressa deroga al limite di assumere personale disabile, la Corte non ritiene che tale vincolo si possa estendere alle assunzioni che l'amministrazione locale è obbligata ad effettuare per ottemperare alle prescrizioni ex legge n.68/99.

Nel corso del 2009 l'Agenzia ha registrato n. 2 sostituzioni di dipendenti in congedo per maternità mediante assunzione di altrettanti dipendenti con contratto a tempo determinato.

Una risorsa (Cat. D1, istruttore direttivo tecnico) è stata assunta nel 2008, a seguito di una selezione pubblica gestita dall'Agenzia; ed ha terminato il rapporto di lavoro il 31/08/2009.

La seconda risorsa (Cat D1, istruttore direttivo amministrativo), è stata assunta, utilizzando una graduatoria in convenzione con il Comune di Torino, dal 8/6/2009 ed ha terminato il rapporto di lavoro nel 2010.

Inoltre, il Consiglio d'Amministrazione, nella seduta del 29/10/2009 ha coperto tre figure dirigenziali previste in dotazione organica approvando l'affidamento di n. 3 incarichi dirigenziali a tempo determinato ex art. 110, comma 1 del D.Lgs 18.08.2000 n. 267 ad altrettanti dipendenti dell'Agenzia appartenenti alla Categoria D.

Gli incarichi sono stati affidati facendo ricorso alla disciplina dell'art. 18, comma 8, del Regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei Servizi dell'Agenzia che dispone che il Consiglio di amministrazione possa conferire incarichi dirigenziali con contratto a tempo determinato, a copertura di posti d'organico, a dipendenti di ruolo dell'Agenzia appartenenti alla categoria D che siano in possesso dei requisiti previsti dalla legge per l'accesso alla qualifica dirigenziale. Detti incarichi non possono avere durata superiore a quella del Consiglio d'Amministrazione in carica e cessano, se non confermati, decorsi novanta giorni dall'insediamento del nuovo Consiglio d'Amministrazione. Per il periodo di durata dell'incarico, i dipendenti sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.

Le predette assunzioni, in quanto a tempo determinato non sono limitate dalle citate disposizioni di cui all'art. 1 comma 562 della L. 296/2006 in quanto, come peraltro richiamato nel parere 15/2007 del Direttore UPPA del Dipartimento della Funzione Pubblica *"il vincolo previsto relativamente alla possibilità di assumere personale nel limite delle cessazioni complessivamente intervenute nell'anno precedente, non trova applicazione in ordine a detta*

tipologia contrattuale. La logica sottesa a questa disposizione è, infatti, riconducibile alle limitazioni previste dalle finanziarie degli ultimi anni in materia di assunzioni a tempo indeterminato.”

La seguente tabella evidenzia il livello di copertura della dotazione organica dell’Agenzia con il personale in servizio al 31/12/2009.

Presenti al 31/12/2009 / Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	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	20,7/1,49

1.2.2. 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 2009 e pluriennale 2009-2011 è stato approvato il “PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA”.

Il programma è stato articolato nelle seguenti attività/funzioni:

- 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 stanziato per l'anno 2009 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			
Intervento	CAP.	Stanziato	Impegnato
1010103	103/2	40.420,00	35.348,34
1050103	530/3	85.000,00	48.689,79
Totale		125.420,00	84.038,13

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.
- € 19.500,00 per funzioni attinenti alla gestione contabile e al trattamento giuridico dei lavoratori dipendenti ed assimilati per Convenzione tra il Comune di Torino e l'Agenzia
- € 11.333,33 per funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale - affidamento incarico di collaborazione esterna
- € 16.756,46 - attività inerenti gli scopi e le funzioni istituzionali di cui all'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia - conferimento incarico di co.co.co. mediante procedura comparativa.

1.2.3. 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 2009 (e il Bilancio pluriennale 2009-2011) ha previsto specifici stanziamenti per spese relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza. Di seguito si dà evidenza delle somme stanziato nel 2009 e di quanto impegnato nell'anno.

SPESA PER RAPPRESENTANZE, MOSTRE, PUBBLICITA' E CONVEGNI		
	Stanziato	Impegnato
Acquisti beni di consumo e/o di materie prime	6.000,00	1.000,00
Prestazioni di servizi	11.000,00	2.000,00
Utilizzo beni terzi	12.000,00	0,00
Totale	29.000,00	3.000,00

PARTE II – PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2009

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 Indagini IMQ 2010 e Formula** prevedeva le seguenti attività:

- Valutazione delle risultanze dell'indagine con interviste personali IMQ2008 sui soggetti non raggiungibili e sui domiciliati non residenti e conseguente progettazione dell'indagine IMQ 2010 con riferimento a possibili integrazioni della fase CATI.
- Predisposizione dei documenti di gara per l'affidamento dell'indagine IMQ2010.

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 - Miglioramento del TPL e aggiornamento delle valutazioni quantitative sul sistema dei trasporti in area Metropolitana.**

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.

Tutte le indagini fin qui svolte fino al 2006 compreso sono state condotte utilizzando esclusivamente la tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) nella quale l'universo di riferimento è costituito dagli utenti abbonati a servizi di telefonia fissa i cui nominativi sono presenti nei pubblici elenchi. Il rapporto completo dell'indagine IMQ2006 è disponibile sul sito web dell'Agenzia.

Per diversi anni l'universo dei raggiungibili con telefono fisso è stato ragionevolmente ritenuto rappresentativo della popolazione residente.

Tuttavia, in anni recenti sono comparsi due ordini di mutamenti che portano a ritenere che detto universo possa essere considerato non pienamente rappresentativo. Il primo mutamento è legato alla più recente normativa sulla tutela dei dati personali e sensibili per la quale è richiesto il consenso esplicito dell'utente ad apparire nei pubblici elenchi. Il secondo è relativo al parziale abbandono dell'uso della telefonia fissa domestica a favore della telefonia mobile. Entrambi questi fattori hanno fatto nascere l'esigenza di rivedere ed integrare la metodologia di indagine campionaria sino ad ora adottata.

Pertanto, in aggiunta alla tradizionale indagine telefonica con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) rivolta agli utenti di telefonia fissa presenti nei pubblici elenchi si è deciso di affiancare 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.

Parallelamente all’indagine rivolta ai residenti è stata progettata anche 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. Insieme ai residenti privi di telefono fisso e ai City Users intercettati al cordone sono stati intervistati anche dei campioni di studenti alloggiati nelle residenze universitarie, di residenti in comunità di militari e religiosi, ed enti che si occupano di immigrazione.

I principali risultati dell’indagine CATI IMQ 2008 sono stati raccolti in un rapporto pubblicato ad inizio 2009 sul sito web dell’Agenzia.

Indagine sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti
nella Provincia di Torino
Primi risultati generali
Marzo 2009



Nella seconda parte del 2009 è stato consegnato all’Agenzia il rapporto sulla fase di interviste personali. L’attività di valutazione delle risultanze dell’indagine con interviste personali ha evidenziato che il 39,4% delle unità abitative della Provincia di Torino risulta non raggiungibile telefonicamente dalla tradizionale indagine CATI. Trattasi pertanto di una fetta non trascurabile della popolazione sulla quale l’indagine ha evidenziato i principali comportamenti di mobilità; dal rapporto consegnato all’Agenzia nel luglio 2009 emergono alcuni elementi di interesse su cui è necessario sviluppare gli opportuni approfondimenti al fine di valutare l’effetto sull’universo della popolazione presente sul territorio.

Da questi approfondimenti emergeranno le indicazioni per la progettazione della successiva indagine con campione di grandi dimensioni (IMQ 2012) che potrà quindi prevedere anche una nuova fase di interviste personali da affiancare al campione CATI.

Si riporta di seguito una schematizzazione dell’alternanza dei campioni con una possibile evoluzione futura all’orizzonte 2012.

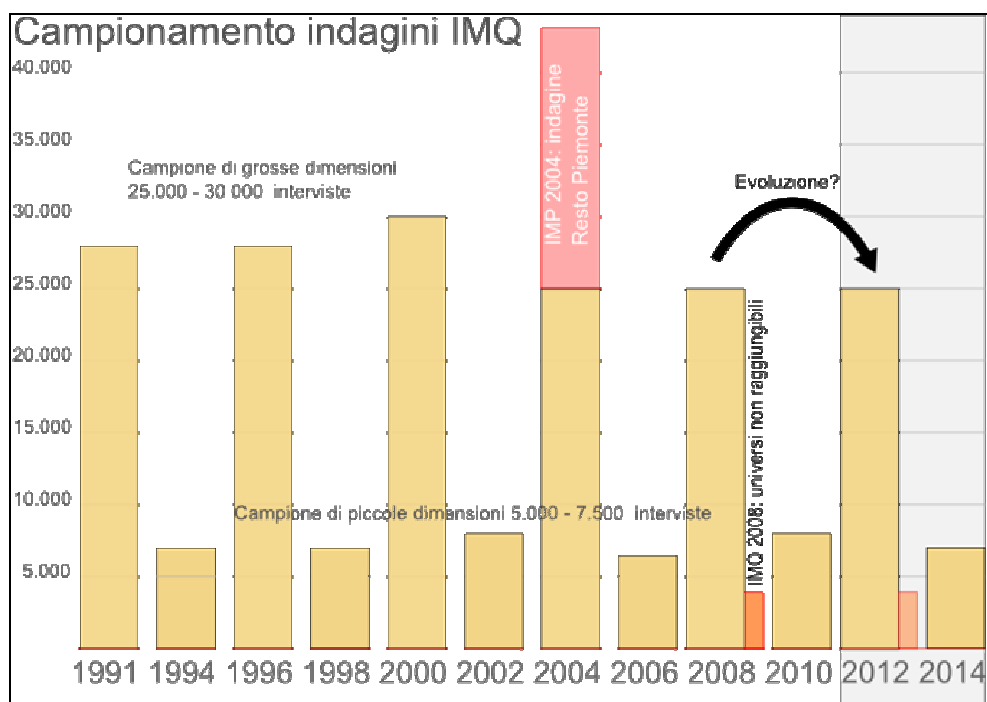


Figura 1 - Schema campionamento indagini IMQ

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 2008

Dalle analisi svolte sui dati dell’indagine CATI 2008 emergono le seguenti linee di tendenza rispetto al 2006:

- La mobilità complessiva dei residenti nell’area metropolitana torinese passa da 3 milioni 763 mila spostamenti / giorno nel 2006 a 3 milioni e 158 mila nel 2008 con una diminuzione del 16% rispetto alla precedente indagine (Figura 2).
- La mobilità motorizzata passa da 2 milioni 537 mila spostamenti /giorno a 2 milioni 199 mila con una diminuzione del 13% (Figura 3).

- Tale diminuzione è dovuta soprattutto all’andamento della mobilità con uso dell’auto che, passando da 1 milione 959 mila a 1 milione 619 mila spostamenti nel giorno feriale, registra una riduzione del 17%.

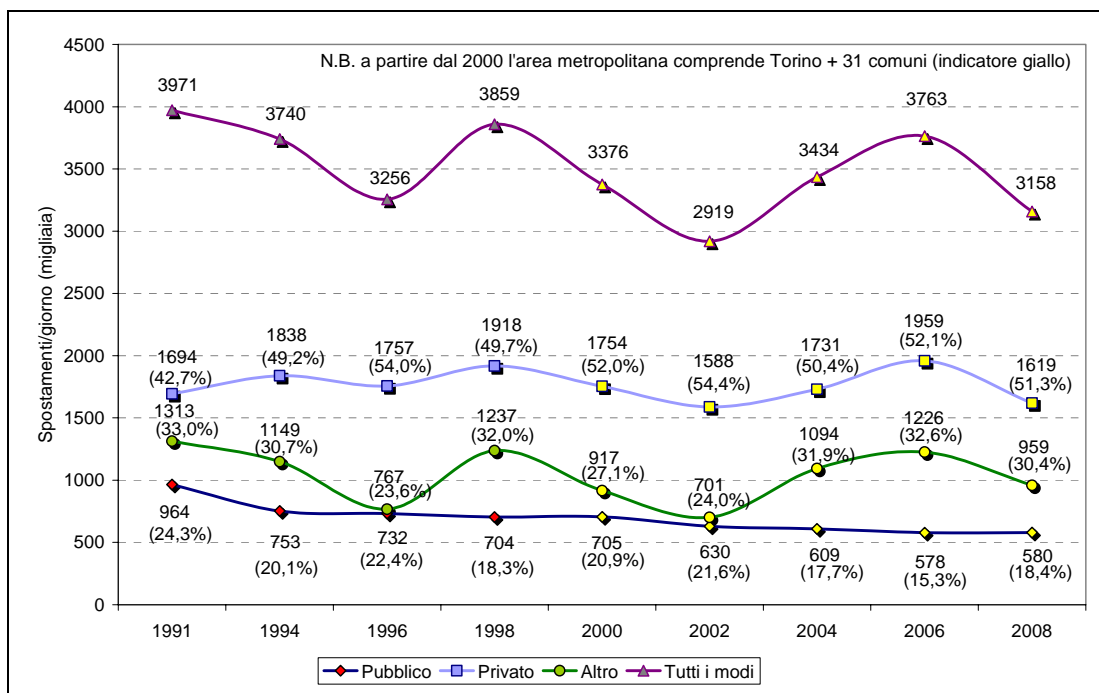


Figura 2 – IMQ2008: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

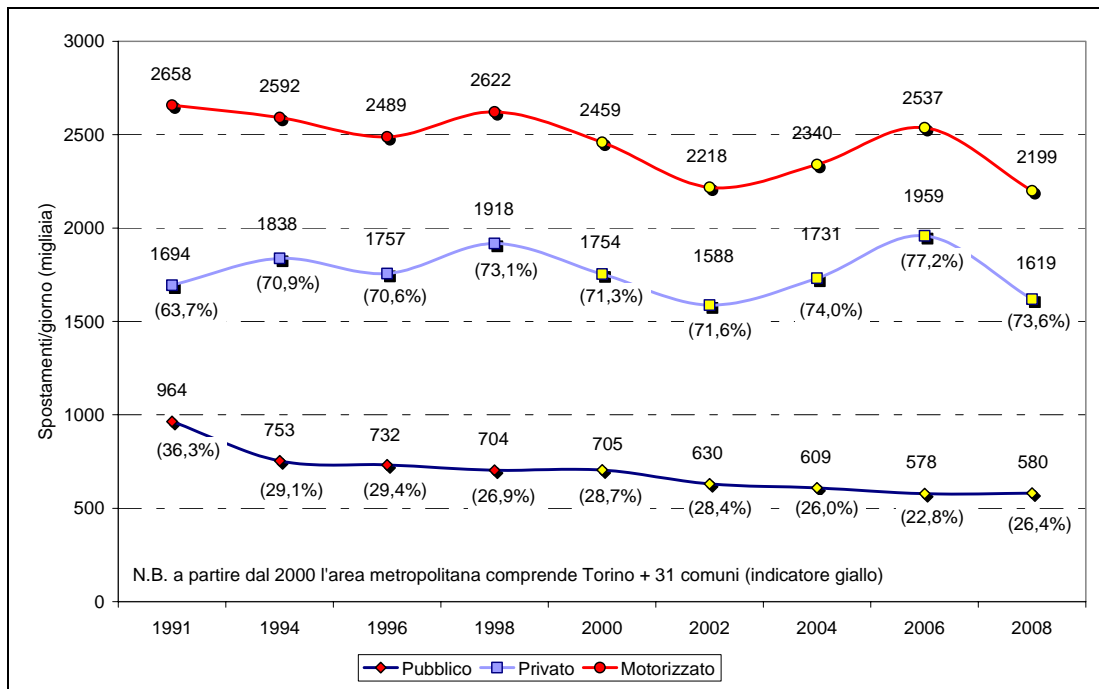


Figura 3 - IMQ2008: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- Gli spostamenti con mezzo pubblico rimangono invariati in valore assoluto intorno ai 578-580 mila spostamenti. Pertanto, grazie alla contrazione della mobilità privata, si osserva

una ripresa della quota di mercato del TPL che passa dal 22,8% del 2006 al 26,4% del 2008.

- o Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un forte aumento dell'uso della metropolitana con l'entrata in esercizio della tratta XVIII Dicembre – Porta Nuova (75 mila spostamenti nel 2008 tra monomodali e plurimodali, contro i 31 mila del 2006). Gli altri mezzi pubblici presentano invece una diminuzione, più evidente nel trasporto ferroviario e meno accentuata nel trasporto su gomma.

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 2009 delle elaborazioni sui dati di mobilità desunti dalle indagini. Si citano qui di seguito alcuni di questi elaborati.

Uno dei contributi più importanti è l'analisi focalizzata sulla **Città di Torino** nell'ambito della redazione del PUMS di cui si riportano alcuni elementi salienti.

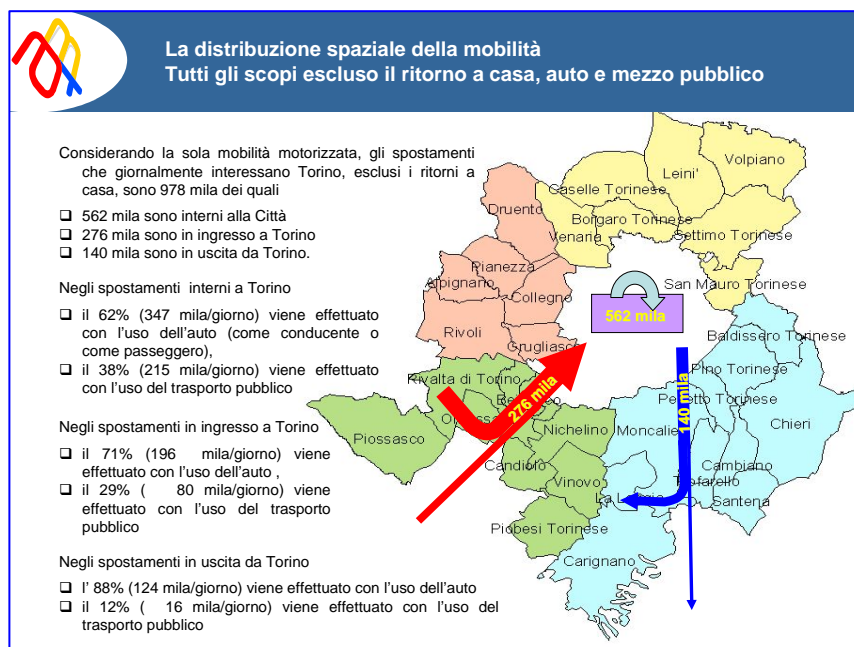


Figura 4 - Analisi PUMS

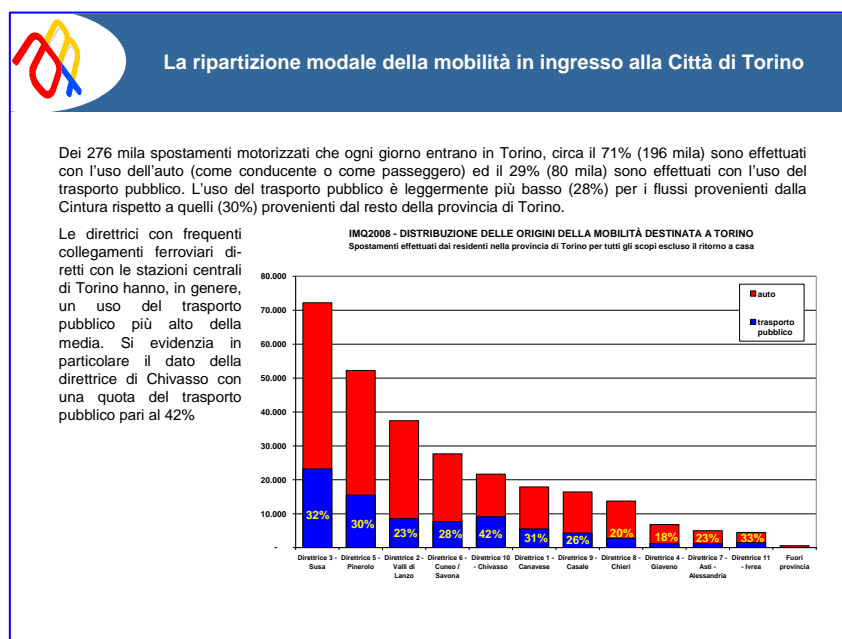


Figura 5 - Analisi PUMS

La trattazione completa si trova nel documento.
PUMS della Città di Torino
Analisi dei dati di mobilità desunti dalla IMQ 2008
e valutazioni sull’accessibilità con uso del
trasporto pubblico

31 marzo 2009



Ulteriori valutazioni di carattere generale sono state sviluppate sia per la **Regione** che per la **Provincia di Torino**, in particolare per lo studio della Tangenziale Est con:

- fornitura dati ed elaborazioni per SiTI;
- Fornitura dati ed elaborazioni per CAP.

Inoltre, su richiesta della Provincia di Torino, ai fini della redazione del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP), l’Agenzia:

- ha fornito analisi ed elaborazioni sulla mobilità complessiva della Provincia anche in confronto alle elaborazioni sviluppate dalla Provincia nella precedente edizione del PTC;
- ha realizzato una prima stima dei bacini di utenza del Sistema Ferroviario Metropolitano, considerando parte del bacino di ogni linea ogni comune situato a meno di 10 km di strada da una stazione/fermata del SFM.

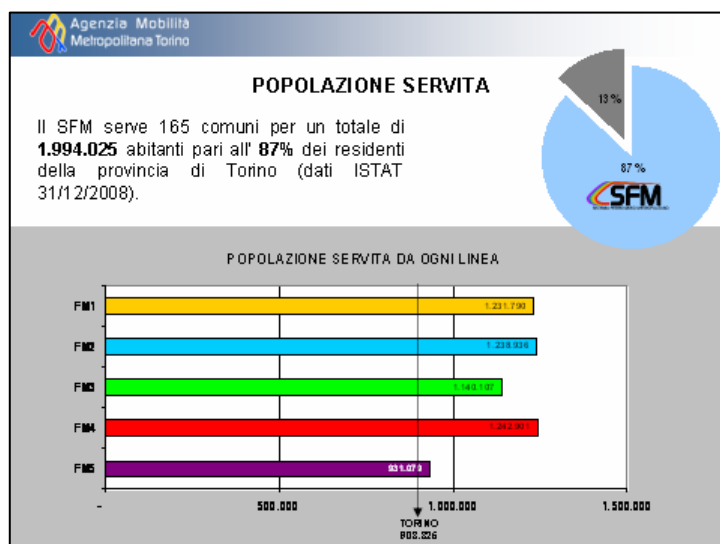


Figura 6 - Popolazione del bacino di utenza delle linee del Sistema Ferroviario Metropolitano

Ulteriori valutazioni sono state sviluppate per i Comuni della Provincia di Torino.

In particolare su richiesta del comune di **Vinovo**, l’Agenzia ha effettuato un approfondimento sulla localizzazione e sulle caratteristiche funzionali della nuova fermata Vinovo-Garino proposta sulla linea Torino-Pinerolo.

Su richiesta del comune di **Avigliana** 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 di Avigliana e comuni limitrofi.

Analisi dati di mobilità per la Città di Avigliana
Novembre 2009



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.

Servizio di autobus extraurbani
 Andamento frequentazioni 2004 – 2008
 Giugno 2009



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.

Inoltre, nel corso del 2009 si è sviluppata una ipotesi di formalizzazione di un documento sulla frequentazione dei servizi ferroviari. Si prevede nel 2010 di completare questo lavoro compatibilmente con la disponibilità dei dati elementari forniti da Trenitalia e GTT.

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.

Anche per i dati di frequentazione delle linee extraurbane di competenza dell’Agenzia è stata effettuata una analisi focalizzata sulla Città di Torino nell’ambito della redazione del PUMS. L’analisi ha riguardato anche la frequentazione dei servizi ferroviari.

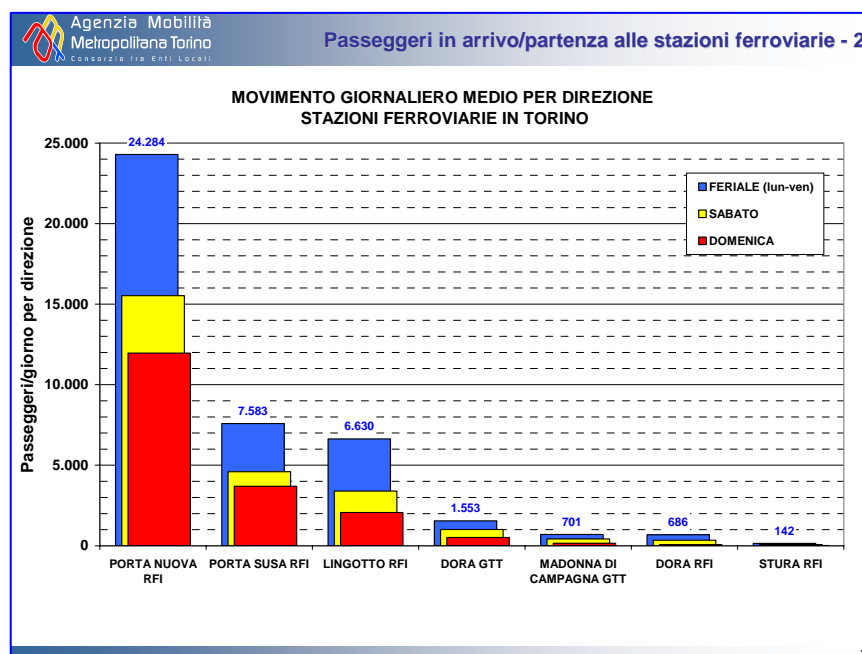


Figura 7 – Movimento giornaliero stazioni Torino

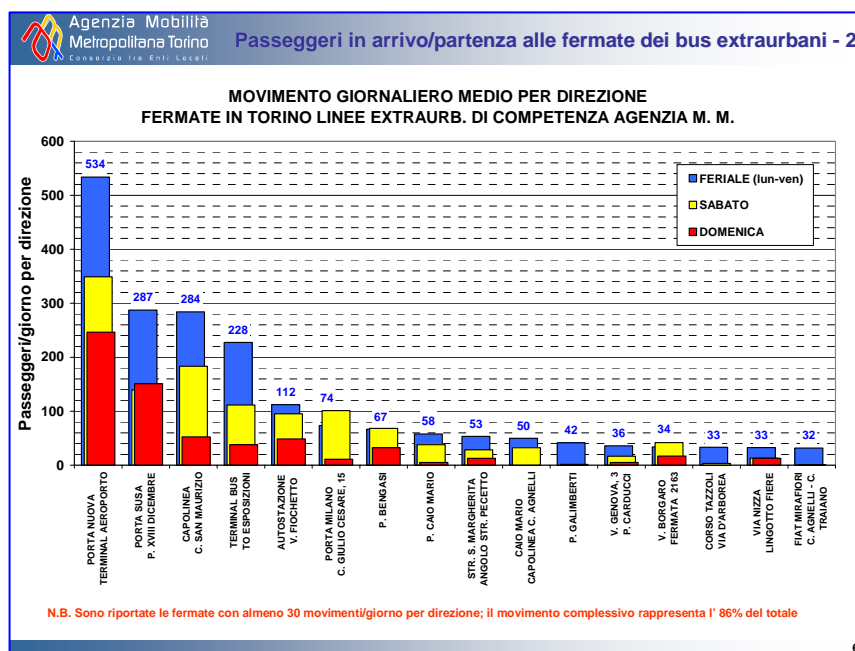


Figura 8 – Movimento giornaliero fermate TPL

La trattazione completa è riportata nel documento
 Passeggeri in arrivo/partenza a/da Torino con
 uso della ferrovia e delle linee di bus extraurbani
 di competenza dell’Agenzia per la Mobilità
 Metropolitana
 30 giugno 2009



2.3. La qualità percepita dai cittadini

2.3.1. Risultati dell’indagine IMQ 2008

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 ma il suo gradimento tra il 2004 e il 2006 è in calo solo parzialmente recuperato nel 2008 (Figura 9).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Trasporto pubblico	6,37	6,58	6,70
Auto privata	7,20	6,96	7,10

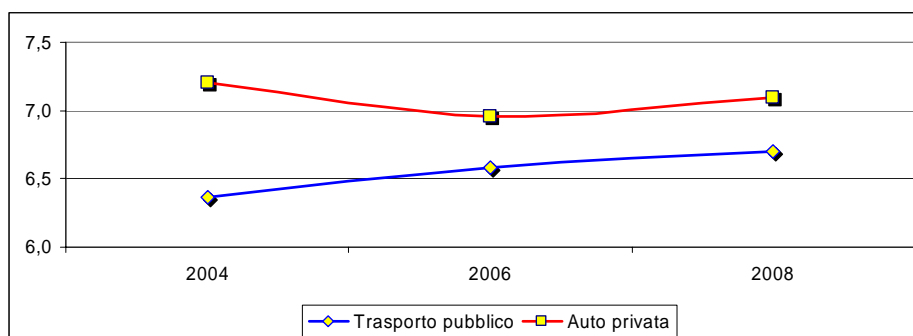


Figura 9 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l’elevato gradimento della metropolitana e il calo dei giudizi della ferrovia (Figura 10).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Urbano di Torino	6,35	6,59	6,73
<i>Urbano di superficie</i>	6,35	6,46	6,41
<i>Metropolitana</i>		8,73	8,78
Extraurbano	6,68	6,46	6,61
Ferrovia	6,33	6,48	5,90

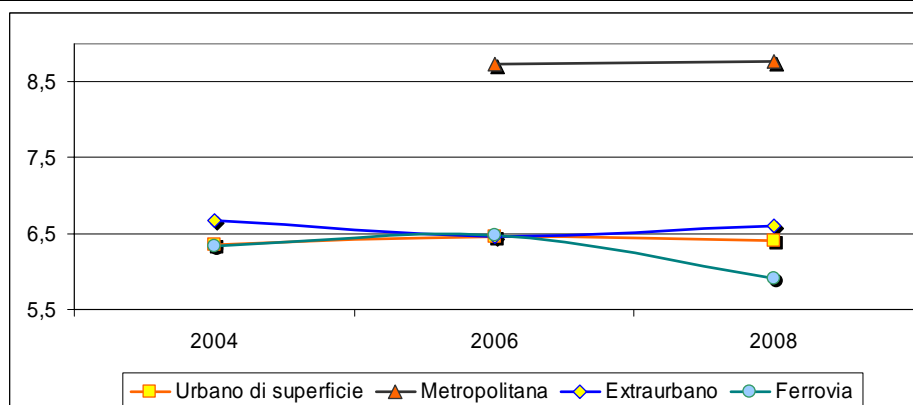


Figura 10 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio mezzi pubblici - residenti area metropolitana

2.3.2. La misurazione della qualità nei nuovi contratti di servizio

Nel primo semestre 2009 l’Agenzia ha continuato l’attività di analisi - in maniera congiunta con la Regione - propedeutica alla trattativa per il rinnovo del Contratto di Servizio con Trenitalia.

Per quanto riguarda la misurazione della qualità erogata la Regione e l’Agenzia vorrebbero reintrodurre indici di qualità di sistema con cui misurare le caratteristiche del servizio.

A tal proposito è stata chiesta alla Società che effettua il monitoraggio del servizio per conto della Regione un’indagine di Customer Satisfaction per la rilevazione della qualità percepita, necessaria a valutare il livello di soddisfazione che i clienti hanno nei confronti dei diversi aspetti che compongono il servizio ferroviario. Questa indagine è stata attuata mediante la predisposizione di un apposito questionario consegnato agli utenti del servizio ferroviario in partenza su un campione di treni d’interesse appartenenti a 33 direttrici di

Trenitalia e 2 direttrici di GTT. Tramite i risultati dell’indagine di Customer Satisfaction è stato possibile comprendere quali elementi del servizio sono ritenuti soddisfacenti/insoddisfacenti e il grado di importanza che viene attribuito ad fattore. L’indagine è stata avviata dal mede di Febbraio 2009 ed il campione intervistato nei mesi di febbraio e marzo è piuttosto esiguo per poter pensare che i risultati ottenuti siano già quelli consolidati.

Quindi l’analisi dei primi risultati può essere effettuata tramite una mappa di posizionamento (QUADRANT ANALYSIS). La mappa consiste in un piano cartesiano in cui i punti rappresentano i singoli elementi; le coordinate di tali punti sono date dal giudizio complessivo di soddisfazione (dichiarato) per quanto concerne le ascisse e dai livelli di importanza (calcolati) per quanto concerne le ordinate. Nella costruzione delle mappe sono stati scelti i seguenti criteri: l’asse delle ascisse interseca quello delle ordinate in corrispondenza della soddisfazione media nel complesso (54%).

L’asse delle ordinate interseca quello delle ascisse in corrispondenza del valore 7.1 (valore di equidistribuzione dell’importanza), ossia del livello di importanza che ciascun elemento avrebbe avuto qualora tutti i macrofattori avessero avuto lo stesso peso nella formazione del giudizio finale, ottenuto dividendo il valore globale 100 per il numero di macrofattori ($100:14=7.1$).

Inoltre sulla mappa è riportata anche l’asse (in rosso) in corrispondenza del valore pari a 75% che rappresenta il livello standard di qualità dei servizi a livello europeo, desunto dalla letteratura in materia.

Dall’intersezione dei due assi vengono creati 4 quadranti e ciascun elemento si trova posizionato in una delle quattro aree: ASSESTS SOTTOVALUTATI, AREA DI FORZA, AREA DELLE OPPORTUNITA’, AREA DI DEBOLEZZA.

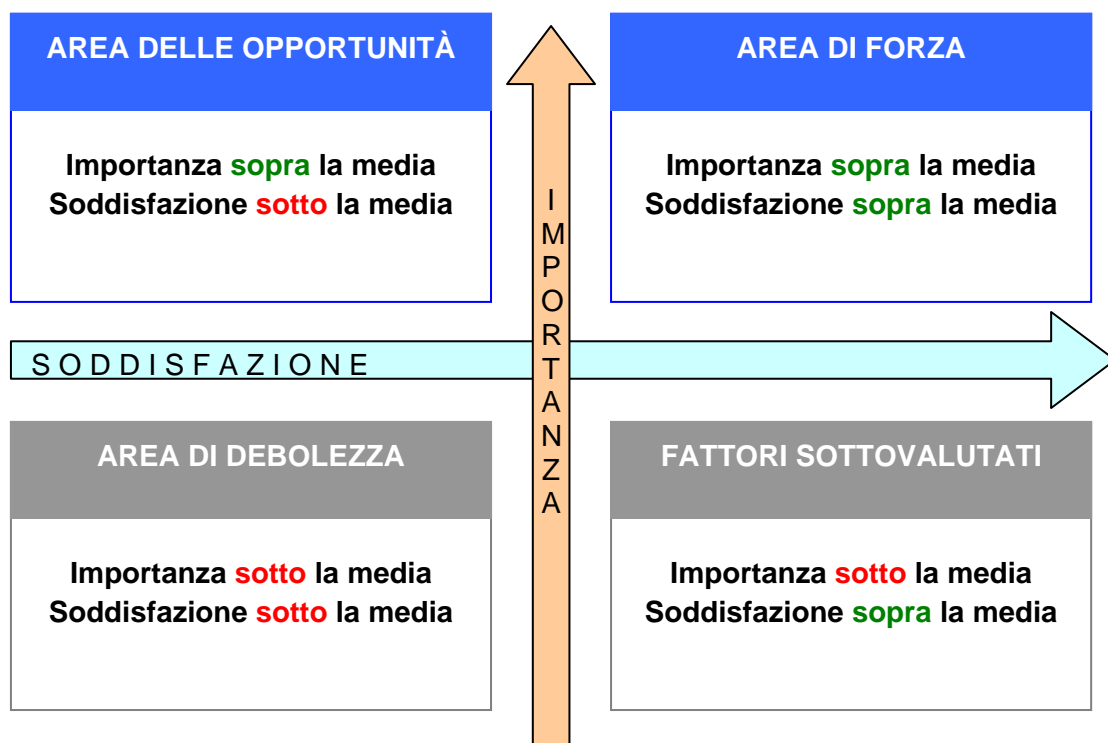


Figura 11 – Mappa di posizionamento (Quadrant Analysis)

La mappa disegnata con le risposte di un campione significativo potrà fornire informazioni utili sia per valutare la qualità percepita e del livello di importanza di ciascun elemento caratterizzante il servizio ferroviario (e, conseguentemente, pretendere obbligazioni diverse a carico di Trenitalia sul Contratto di servizio), sia per consentire ad un’impresa attenta di adeguare le strategie aziendali, poiché consente di individuare i macrofattori su cui realizzare interventi ad hoc.

Infatti la qualità si realizza solamente intervenendo “a monte” sui processi, ossia sull’insieme di attività che contribuiscono alla realizzazione del servizio ferroviario. Non è possibile realizzare un servizio in grado di soddisfare i cittadini se precedentemente non ci si è preoccupati di conoscerne esigenze ed aspettative.

In data 5/3/2009 è stata inviata quindi a Trenitalia una nota con oggetto: Contratto di Servizio 2009, indicatori di qualità, ove sono stati evidenziati i principali indicatori di qualità che si ritiene utilizzare per la valutazione dell’andamento del servizio.

Nello specifico gli indicatori riguardano:

- il servizio ferroviario;
- il materiale rotabile;
- i servizi ai viaggiatori;
- la gestione dell’infrastruttura.

Quindi si è chiesto a Trenitalia di indicare le unità di misura con cui valutare i propri sistemi, gli obiettivi da raggiungere già nella fase di avvio del nuovo Contratto nonché il trend di crescita della qualità, da prevedere per gli anni di validità del Contratto medesimo. Pertanto si è voluta dare a Trenitalia l’occasione di ragionare sul modo migliore per misurare le proprie performance, l’opportunità di raggiungere sin da subito obiettivi concreti e configurare un proprio percorso virtuoso di sviluppo, da realizzare nel corso della durata pluriennale del contratto. In ogni caso i livelli di partenza non possono essere più modesti dei valori attuali. In particolare per la puntualità e per le soppressioni (cosiddetta affidabilità del servizio) il documento: “Report prestazione treni: puntualità e affidabilità”, riporta le performance registrate sulle linee ferroviarie dell’Agenzia.

In data 19/3/2009 Trenitalia ha risposto alla succitata richiesta con il documento: INDICATORI DI QUALITÀ PROPOSTI DA TRENITALIA, ma, ancora una volta, ha deluso le aspettative degli Enti.

Infatti in tale documento, certo in virtù della garanzia che lo Stato a dato alla propria azienda di chiusura del mercato, Trenitalia non produce alcun fattore di rilievo, si arrocca sulla presunta qualità utilizzata come riferimento nel 2007, non propone alcun percorso di miglioramento del servizio se non il classico riferimento ad un rinnovo del parco rotabili, manleva ogni forma di responsabilità sull’efficienza e sull’efficacia delle informazioni e sulla corretta gestione dell’infrastruttura, attribuendo competenza esclusiva ad RFI SpA e, nel contempo, dimenticando che le due aziende fanno parte dello stesso gruppo.

Le proposte di Trenitalia possono essere meglio rappresentate nel documento: ANALISI INDICATORI DI QUALITÀ. Secondo l’interpretazione degli Enti, Trenitalia propone di abbassare il valore di riferimento degli standard ogni qualvolta il servizio viene ad essere interessato da criticità: stagione invernale (gelo, neve), alta frequentazione di viaggiatori (treni delle ore di punta), linee a semplice binario (esercizio ferroviario con incroci). Di contro Regione ed Agenzia ravvisano proprio in presenza di tali fattori di criticità la necessità di garantire standard più alti di efficienza.

Inoltre, a riferimento delle intese già raggiunte con la Regione Campania, in data 14/5/2009 Trenitalia ha proposto al Piemonte che il montante complessivo per l’erogazione delle penalità previsto nel Contratto di servizio non dovrà superare l’1% del valore del corrispettivo, fermo restando che i fatti per i quali siano state disposte detrazioni di corrispettivo non dovranno essere conteggiati ai fini dell’applicazione del sistema delle penalità.

A questo punto, il 7/4/2009, la Regione e l’Agenzia restituiscono a Trenitalia l’elaborato citato al punto precedente, arricchendolo con l’ultima colonna di destra: INDICATORI DI QUALITÀ PROPOSTI DA REGIONE E AMM. Gli enti propongono quindi gli standard di partenza ed i meccanismi di miglioramento del servizio ferroviario e del materiale rotabile, riservandosi ancora di indicare i livelli di riferimento. Nell’elaborazione dell’ultima colonna di

destra gli Enti hanno tenuto in considerazione che uno degli aspetti più sgraditi all’utenza sono le soppressioni e, pertanto, sono da trattare in maniera particolarmente severa.

Nel mese di giugno la Società che effettua il monitoraggio del servizio per conto della Regione ha ultimato l’indagine di Customer Satisfaction consegnando il documento: Servizio di ispezione del trasporto ferroviario in Piemonte – proposta di calcolo del punteggio qualità erogata e di calcolo della riduzione del valore corrispettivo unitario, che è già stato discusso con i redattori per una revisione mirata a recepire le indicazioni dell’Agenzia. In detto documento si rilevano e sono misurati tutti gli elementi del viaggio ritenuti importanti dai viaggiatori.

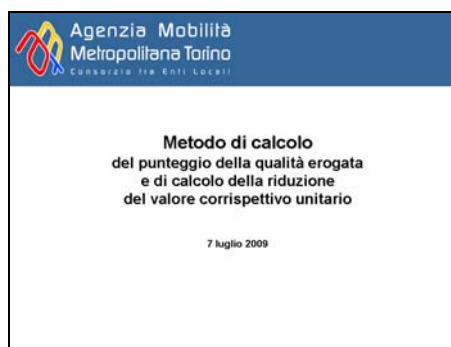
Nel contempo l’Agenzia ha effettuato una serie di riunioni con i Comitati dei pendolari e con le Associazioni dei consumatori per illustrare e condividere le iniziative in atto. Peraltro la legge finanziaria 2008 ha assegnato un ruolo attivo a queste ultime Associazioni per identificare standard adeguati e monitorare la qualità del servizio.

Nel corso delle riunioni sono stati distribuiti i seguenti documenti:

- CONTRATTO DI SERVIZIO 2009 BOZZA 11 6 2009, nel quale sono riportate le politiche e gli obiettivi di vigilanza e di qualità dei servizi che l’Agenzia vorrebbe introdurre nel contratto di servizio;
- Calcolo qualità erogata 7 luglio 2009, nel quale si riproduce un esempio di calcolo della qualità di un servizio ferroviario sulla base dei presupposti di cui al documento precedente.

Metodo di calcolo del punteggio e della qualità erogata e di calcolo della riduzione del valore corrispettivo unitario.

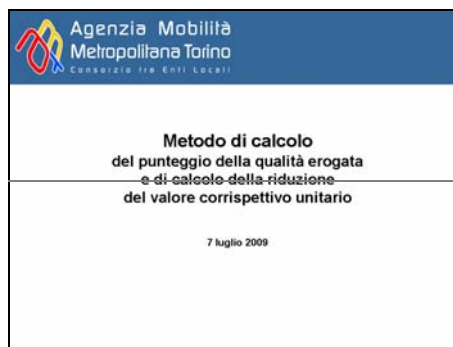
7 luglio 2009



L’obiettivo dell’Agenzia è concertare con Comitati ed Associazioni un Protocollo di Intesa nel quale l’Agenzia medesima si impegna a far adottare dei parametri e dei meccanismi di misurazione della qualità adeguati e realistici, mentre i Comitati e le Associazioni, riconoscendo l’oggettività dei parametri richiesti dall’Agenzia, si impegnano a supportarla nei confronti di Trenitalia in ogni azione avviata all’incremento della qualità, negli interessi dei cittadini.

Nel secondo semestre 2009 l’Agenzia ha supportato la Regione Piemonte nel confronto con le Associazione dei Consumatori per l’introduzione di nuovi elementi in materia di qualità nel rinnovo del Contratto di Servizio con Trenitalia.

E’ stata illustrata e consegnata alla Regione la documentazione precedentemente concertata fra le medesime Associazioni e l’Agenzia. Non solo, l’Agenzia ha sostenuto la Direzione Trasporti negli incontri con le Associazioni.



Nella preparazione degli atti propedeutici alle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, l'Agenzia ha avviato lo studio per poter utilizzare il "Metodo di calcolo del punteggio e della qualità erogata e di calcolo della riduzione del valore corrispettivo unitario", elaborato per il servizio ferroviario anche alla modalità su gomma.

Sono stati confrontati i fattori della qualità misurati nelle indagini di qualità IMQ con il metodo di monitoraggio della Società IRTECO, a cui la Regione Piemonte ha affidato il controllo della qualità del servizio ferroviario.

In linea di massima è stata verificata la rispondenza di alcuni fattori comuni. Pertanto sarà possibile mutuare il metodo di calcolo derivando il peso delle singole aspettative degli utenti, in parte differenti per i due servizi.

Nella seconda metà del 2009 si è lavorato anche per una estensione del metodo di misura della qualità ferroviario anche ai servizi automobilistici al fine di poter contare su di un sistema integrato di misurazione della qualità all'interno dei Contratti di Servizio.

2.4. Le valutazioni di scenario

In considerazione della disponibilità delle nuove informazioni che l'indagine IMQ2008 avrebbe reso disponibili, è stato definito nel PEG un nuovo obiettivo che si intende perseguire nel corrente anno: **1.III Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani selettivi di intervento.**

Esso tratta i seguenti temi: Aggiornamento degli strumenti modellistici per la valutazione e pianificazione del sistema dei trasporti. Applicazione per la valutazione di alternative di intervento selettivo a breve termine. Valutazione di scenari evolutivi coerenti al PTA ed alle previsioni di piano degli Enti Consorziati (PUMS della Città di Torino, ecc.) Obiettivo: poter effettuare stime quantitative sui benefici/svantaggi ottenibili in termini di prestazioni complessive del sistema di trasporto pubblico nei vari scenari in relazione alla variazione della quantità/qualità del servizio offerto.

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.

Ciò avvenne nello studio "La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino", predisposto nel 2006 dal Comune di Torino, dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e da GTT, nel quale venivano valutate 4 opzioni di tracciato (denominate da "A" a "D") per la seconda linea di metropolitana in uno scenario comprensivo del SFM, di 2 linee di metropolitana e del sistema tranviario potenziato. I risultati delle 4 opzioni, sia pure differenziandosi fra loro, delineavano tutti uno scenario sintetizzabile come segue: forte miglioramento del tempo di viaggio con uso del trasporto pubblico, rilevante aumento della domanda servita, decisivo spostamento nell'uso dei modi a favore del trasporto pubblico.

Per quanto riguarda le analisi di lungo periodo, nel 2009 l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, su richiesta della Città di Torino, ha ripreso lo studio del 2006 per valutare una quinta opzione (denominata “E”) che recepisce, nell’identificazione dello scenario di offerta, il tracciato prescelto per la connessione della ferrovia Torino-Ceres al Passante Ferroviario ed il tracciato prescelto per la linea 2 di metropolitana.

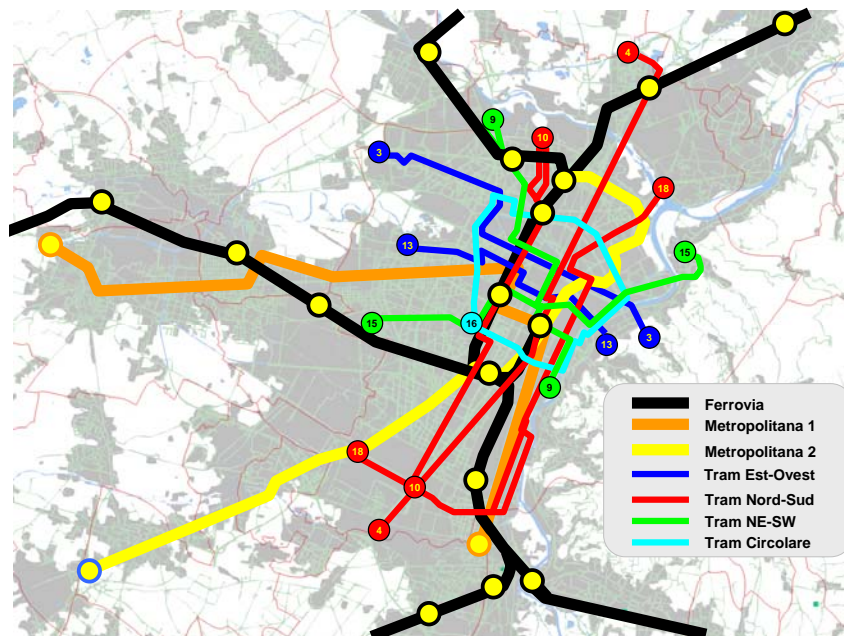


Figura 12 – Mappa d’insieme rete futura

I risultati della valutazione sono riportati nel documento sotto indicato.

La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del Sistema di Trasporto pubblico di Torino – Aggiornamento 2009.

7 agosto 2009



Nell’aggiornamento del 2009 è stato mantenuto invariato, rispetto allo studio del 2006, lo scenario di mobilità motorizzata adottato, come pure è stato mantenuto invariato lo scenario di offerta ferroviaria nonché di quella stradale che tiene conto dei principali interventi infrastrutturali allora in corso di realizzazione o previsti dai piani urbanistici. Ciò per avere le stesse “condizioni al contorno” e permettere una piena confrontabilità dei risultati con quelli progressi.

I risultati si sono collocati all’interno degli intervalli definiti dai risultati delle valutazioni del 2006 rispetto a tutti gli indicatori.

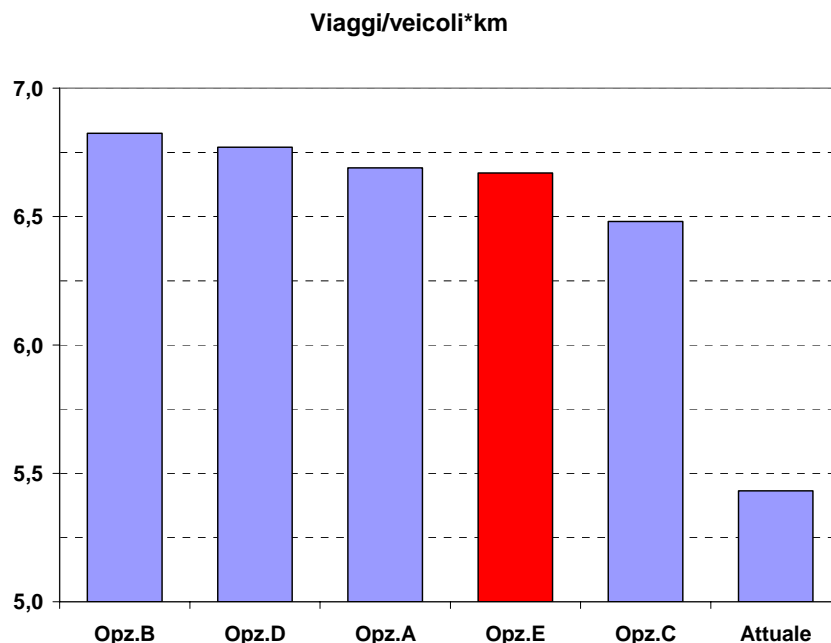


Figura 13 – Viaggi / veicoli*Km

A seguito della approvazione della Variante 200 al PRG della Città di Torino, l’Agenzia ha provveduto a valutare, sempre su richiesta della Città, una ulteriore opzione (denominata “F”) di scenario nella quale il tracciato della linea 2 di metropolitana si biforca a Nord con una diramazione verso il confine Comunale con l’area Pescarito del Comune di San Mauro.

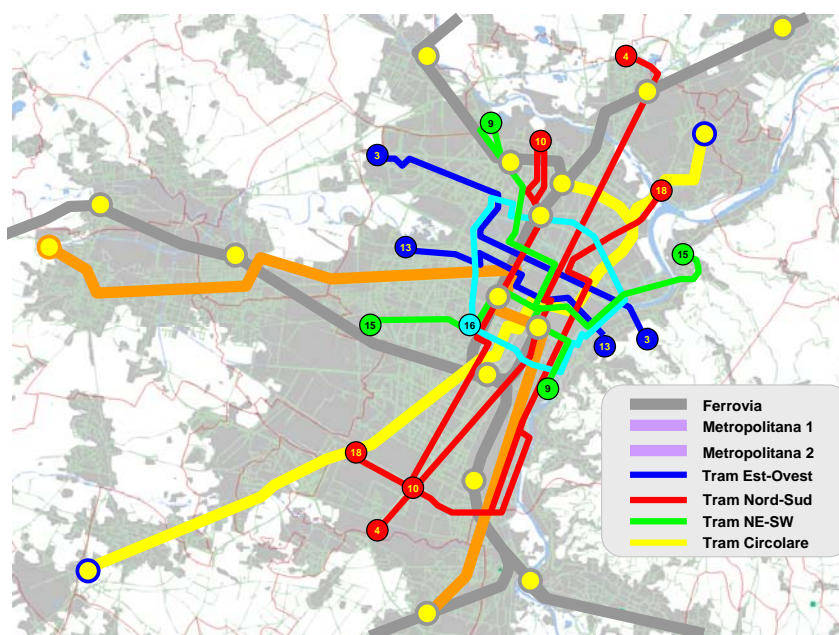


Figura 14 - Opzione "F"

Dal punto di vista della capacità di attrazione di domanda e dell’efficacia del sistema complessivo del trasporto pubblico questa opzione risulta migliore di quella senza diramazione. Ciò a fronte di una maggiore lunghezza dell’infrastruttura (*il rapporto costi/benefici complessivo andrà valutato tenendo conto del contestuale assetto infrastrutturale per il trasporto privato*).

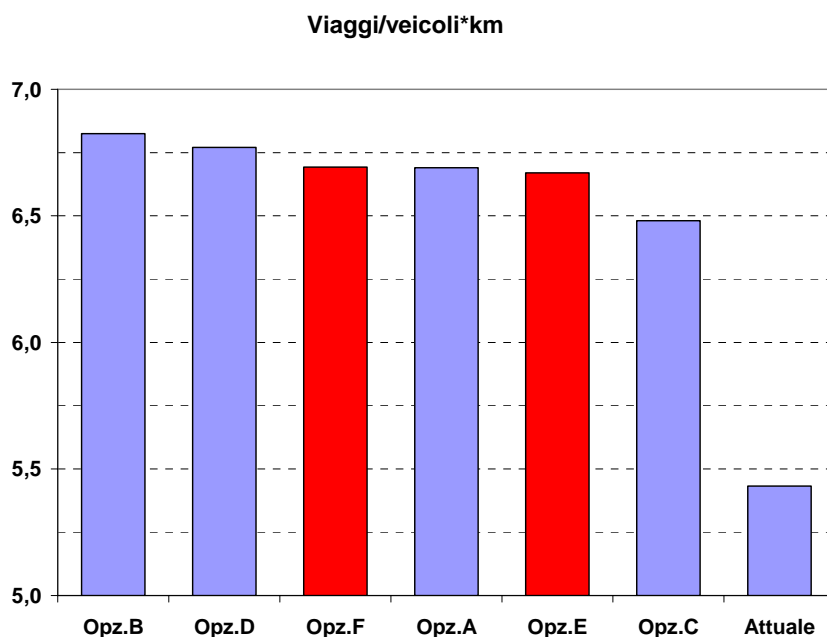


Figura 15 - Viaggi / veicoli * Km

Tuttavia, dal 2006 ad oggi è intervenuta una miglior definizione dell’offerta ferroviaria futura con:

- il consolidamento nel SFM della quinta linea Orbassano-Stura (non presente negli scenari valutati nel 2006);
- l’introduzione o reintroduzione delle stazioni/fermate di Grugliasco, Orbassano, Allamano, Capitol, Torino San Paolo, Chieri Madonna della Scala, Venaria Rigola;
- l’istradamento della linea proveniente da Avigliana verso Porta Susa, Rebaudengo e Stura anziché verso Porta Nuova;

ed è stata effettuata una progettazione di massima del programma di esercizio dell’intero nodo ferroviario potenziato di Torino con definizione di una proposta operativa di orario cadenzato del SFM (Sistema Ferroviario Metropolitano) e dei Servizi Regionali/Interregionali coordinati.

Si è quindi provveduto a definire, schematizzare e “montare” sulla piattaforma modellistica, il servizio del Sistema Ferroviario Metropolitano così come prefigurato negli studi più recenti, ottenendo uno scenario di offerta “a lungo termine” allineato con le ultime previsioni.

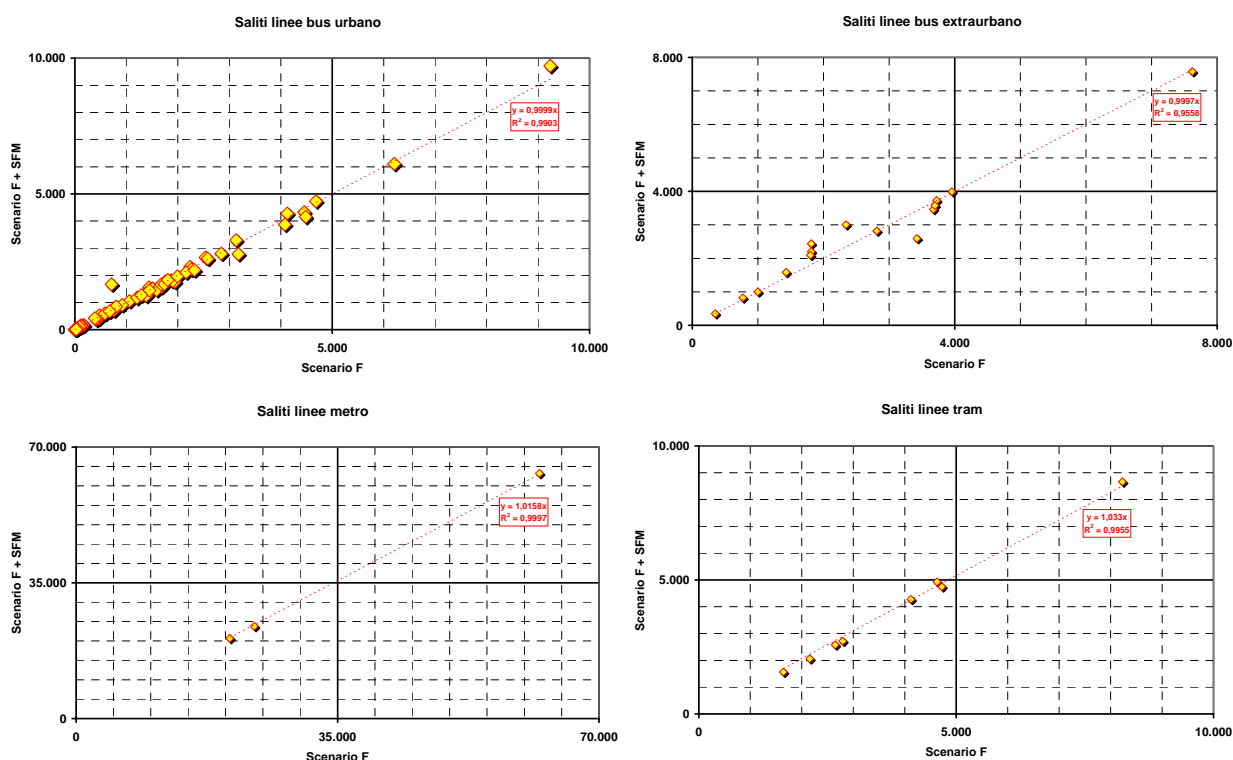
Modello di esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano e sua schematizzazione nelle valutazioni mediante simulazione del sistema di Trasporto Pubblico in area di Torino.

18 dicembre 2009



Le valutazioni simulative dell’opzione “F” sono quindi state ripetute con la nuova schematizzazione del SFM, confrontando i risultati con le valutazioni pregresse.

I risultati in termini di utenza e carico massimo delle linee dei sistemi bus, tram e metro risultano ottimamente correlati, confermando i risultati delle valutazioni pregresse.



Per il sistema ferroviario si sono ottenute per la prima volta stime sufficientemente affidabili su utenza attesa e carico massimo atteso sulle linee SFM (e regionali associate) nelle ultime configurazioni proposte. I risultati, ovviamente non confrontabili puntualmente linea per linea, confermano grosso modo l'ordine di grandezza dell'utenza complessiva e dei carichi massimi realizzati sui rami di rete più frequentati.



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 iniziato nell’ultima parte del 2009 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’intenzione è quella 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. In questo schema particolare rilevanza assume Porta Susa, nuova stazione ferroviaria, di metropolitana e porta tranviaria.

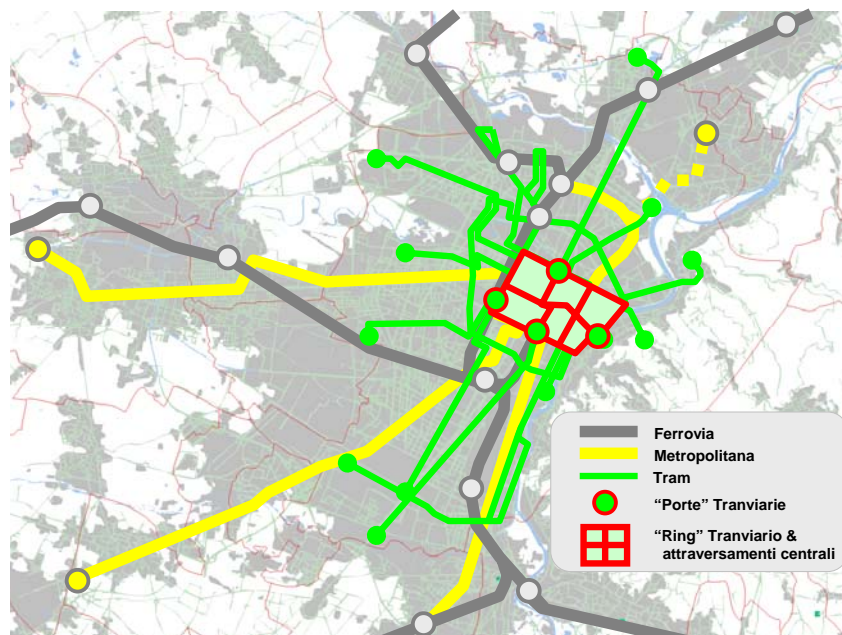


Figura 16 – Architettura della rete tranviaria

Sulla base di una prima “visione” proposta da IBV Hüsler AG, l’Agenzia ha effettuato le prime preliminari analisi di compatibilità con l’impianto tranviario esistente o previsto e con l’evoluzione prevista della viabilità individuando i punti di criticità. Il lavoro non è comunque giunto nel 2009 ad un livello di maturazione tale da poter essere portato a tavoli di confronto con GTT e con la Città di Torino.

Il lavoro di riesame del sistema tranviario continuerà nel 2010 e sarà affrontato con la Città di Torino, prevedendo la definizione di un programma di rilancio del sistema al fine di aumentarne il comfort e migliorarne le prestazioni (aumento del 20% della velocità commerciale).

Nel corso del 2009, non sono state effettuate valutazioni sull’assetto del sistema di trasporto pubblico nel medio termine; nell’ambito dell’attività di riesame dell’architettura del sistema tranviario si è comunque identificato il “contesto” (vedi successivo § 3.2) nel quale questo sistema sarà posto ad operare in tale orizzonte temporale.

Per quanto riguarda valutazioni sull’assetto attuale (2009) del sistema di trasporto e su sviluppi a breve termine, è stato effettuato l’aggiornamento dello scenario di offerta allineando la descrizione e schematizzazione delle reti alla configurazione invernale 2008-2009. Lo scenario aggiornato è stato quindi montato sulla piattaforma modellistica ISTMO.

Con la piattaforma modellistica aggiornata sono state effettuate alcune valutazioni rendicontate nei documenti sotto indicati.

Il primo documento si riferisce alle valutazioni effettuate in vista della chiusura al servizio viaggiatori della stazione Torino Dora RFI, di cui si parla diffusamente nel successivo § 4.6.3.

Stazione Dora

Profili di carico delle linee urbane transitanti nei pressi. (Simulazione ora di punta 7.36-8.35. - Situazione di ottobre 2008)

24 aprile 2009



Assodato che la maggioranza delle origini o destinazioni prima raggiungibili da Stazione Dora RFI, con la chiusura di questa sono raggiungibili in minor tempo da Porta Susa rispetto a Stura RFI, i risultati delle valutazioni simulative hanno indicato che la capacità residua disponibile sulle linee transitanti per Porta Susa risultava sufficiente a trasportare il maggior numero di passeggeri in arrivo diretti verso Stazione Dora e oltre.

Il secondo documento è stato redatto nel quadro della predisposizione del PUMS della Città di Torino e contiene valutazioni simulative per il calcolo dell'accessibilità con mezzo pubblico delle varie zone di Torino.

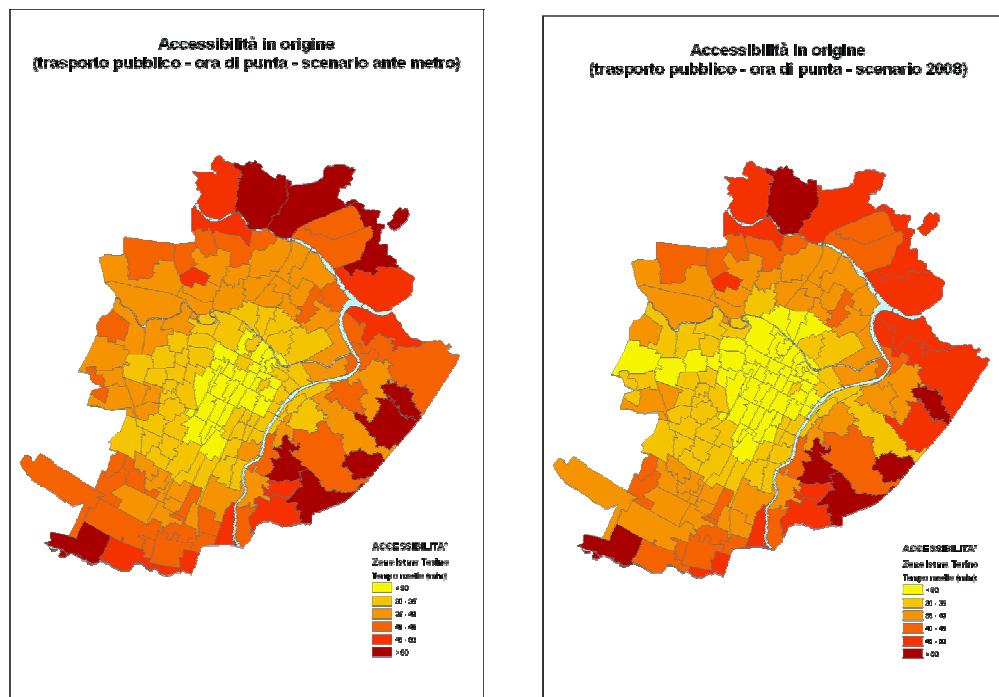
PUMS della Città di Torino

Analisi dei dati di mobilità desunti dalla IMQ 2008 e valutazioni sull'accessibilità con uso del trasporto pubblico

31 marzo 2009



La figura che segue illustra i risultati ottenuti in termini di confronto dell'accessibilità tra le situazioni ante e post realizzazione della linea 1 di metropolitana automatica.



Su richiesta della Regione Piemonte, l’Agenzia ha effettuato una valutazione finalizzata all’analisi di un tema più puntuale e specifico, riportata nel documento

Simulazione del sistema di Trasporto Pubblico in area di Torino e valutazione dell’interscambio ferroviario-metropolitano a Collegno.

2 marzo 2009



Il documento illustra le valutazioni quantitative sul possibile interscambio tra ferrovia e metropolitana a Collegno, come da richiesta della Regione Piemonte. Le valutazioni cercano di stimare:

1. il numero di trasbordi tra ferrovia e metropolitana nel caso esistesse un nodo di interscambio con stazione integrata ferrovia-metropolitano a Collegno;
2. come varierebbe il numero di trasbordi potenziali in funzione della distanza tra le stazioni ferroviaria e di metropolitana nel caso non esistesse un nodo di interscambio integrato.

Dalla valutazione è risultato che il numero di movimenti di trasferimento tra ferrovia e metropolitana a Collegno in ora di punta, nella configurazione di offerta e con le ipotesi di diversione della domanda risultanti dallo studio “La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino” del 2006 assume valore massimo di 1100-1400 nel caso di coincidenza delle stazioni e, nell’approssimazione lineare, si azzerava in corrispondenza di circa 1400 metri di distanza, quindi con un tasso di decrescita di 80-100 unità ogni 100 metri.

Inoltre l’Agenzia ha prodotto un documento sull’evoluzione dei viaggiatori saliti e discesi nella stazione di Collegno tra gli anni 2003 e 2008. In vista di una riunione tenutasi il 28 gennaio sulla problematica dell’interscambio a Collegno fra i treni e la metropolitana. Dall’analisi è emerso che con l’avvio della metropolitana i viaggiatori hanno avuto un trend di decrescita. In seguito l’Agenzia ha fornito un ulteriore studio sull’impatto sui tempi di percorrenza ferroviari dell’ipotesi di spostamento della stazione di Collegno e dell’inserimento della nuova fermata di Grugliasco. La simulazione è stata realizzata con il software Viriato.

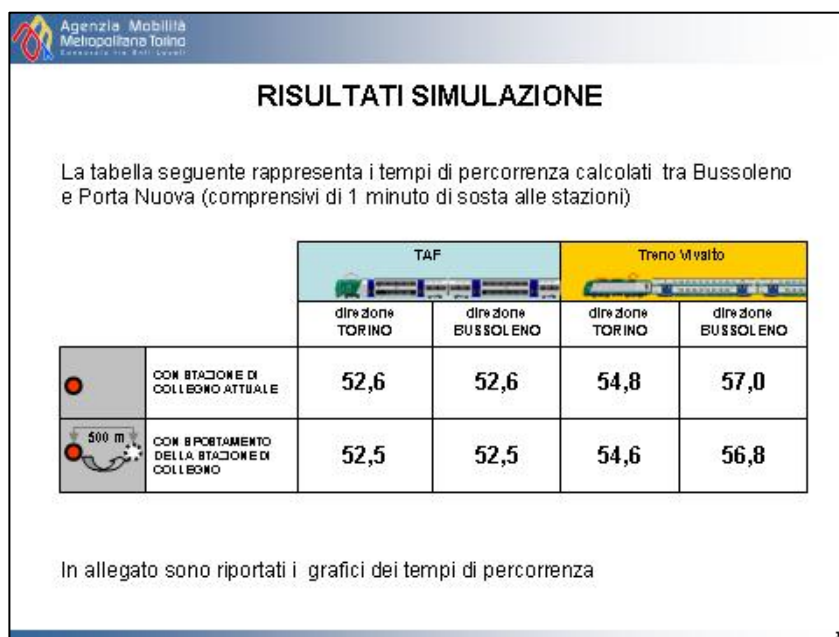


Figura 17 - Valutazione dei tempi di percorrenza in funzione delle stazioni di Collegno e Grugliasco

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.

Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula
Maggio 2009



La Regione Piemonte, in attuazione degli impegni assunti nell’Accordo di Programma con gli Enti soggetti di delega per il TPL, con circolare inviata il 10 marzo 2009 relativa a “*Criteri generali e linee di indirizzo per l’applicazione degli accordi di programma sottoscritti per il triennio 2007-2009 nelle procedure di gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale*”, ha provveduto a diffondere il documento affinché gli Enti soggetti di delega uniformino i capitolati di gara per il TPL includendo il sistema tariffario così come previsto nella sua configurazione futura.

Le province che hanno già pubblicato i bandi di gara (Alessandria, Asti, Cuneo e Torino) hanno incluso il documento Agenzia e Formula nella relativa documentazione.

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

3.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano

Nel corso del 2009, l’Agenzia ha proseguito lo sviluppo della pianificazione del Sistema Ferroviario Metropolitano. 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

Nell’ambito delle attività dell’Osservatorio In particolare nel corso dei lavori del Gruppo ristretto Esercizio (a cui partecipano, oltre all’Agenzia, rappresentanti della Regione Rhône-Alpes, di RFI e di LTF, e tecnici della Val di Susa) sono stati discussi e approfonditi gli sviluppi infrastrutturali futuri dei nodi di Torino e Lione e la conseguente evoluzione dei servizi. I lavori del Gruppo Esercizio, costituiscono, in pratica, un approfondimento della simulazione del nodo di Torino effettuata dall’Agenzia per conto dell’Osservatorio nel corso del 2008. Durante i lavori è stato realizzato il grafo della rete e effettuate previsioni di offerta su cinque scenari temporali (2012, 2018, 2023, 2030, 2035) al fine di effettuare prime analisi di simulazione.

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

Scenario di lungo periodo del nodo ferroviario di Torino
aprile 2009

Scenario di lungo periodo del nodo ferroviario di Torino: circolabilità nelle tratte (bozza)
aprile 2009



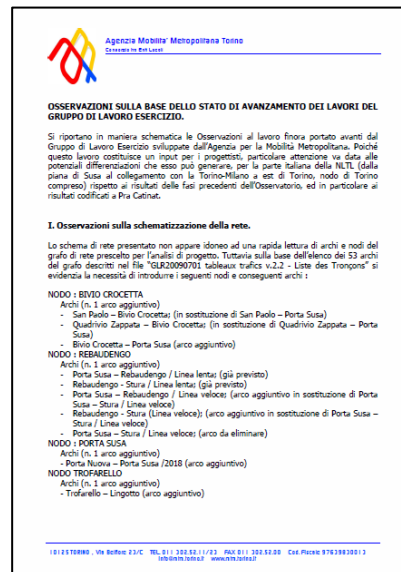
Elementi per la simulazione dell’esercizio. osservazioni al documento calcolo della capacità ferroviaria del 18/06/09 relative allo schema infrastrutturale
30 giugno 2009



Elementi per la simulazione dell’esercizio. Osservazioni al documento calcolo della capacità ferroviaria del 18/06/09 relative ai servizi inseriti nello scenario 2012
30 giugno 2009



Osservazioni sulla base dello stato di avanzamento dei lavori del gruppo di lavoro esercizio.
30 giugno 2009



Elementi per la simulazione dell’esercizio. Osservazioni al metodo di calcolo semplificato della capacità orizzonte 2012.
20 luglio 2009



Osservazioni relativi al calcolo della capacità e ai servizi.
23 settembre 2009



Individuazione programmi di esercizio. Scenari futuri.
13 ottobre 2009



L’Agenzia nel partecipare al Gruppo Esercizio ha dato particolare rilievo:

- 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 con 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.

Come attività specifica si segnala, nel contesto delle valutazioni di scenario, la finalizzazione di alcune analisi all’esame del lotto prioritario della prima tratta funzionale (Rebaudengo – Giulio Cesare) per la quale la Città ha presentato istanza di finanziamento al Ministero. La documentazione prodotta (sotto indicata) è stata inclusa tra quella inviata al Ministero.

La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del Sistema di Trasporto pubblico dell’area metropolitana di Torino – Sintesi delle valutazioni effettuate.

Settembre 2009



Per quanto riguarda il medio periodo, nel corso del 2009 (come già detto al precedente § 2.4), non sono state effettuate valutazioni sull’assetto del sistema complessivo di trasporto.

Tuttavia, nell’ambito dell’attività di riesame dell’architettura del sistema tranviario si è identificato il “contesto” nel quale questo sistema sarà posto ad operare in tale orizzonte temporale.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, sarà considerato presente il SFM in fase di avvio

Per quanto riguarda il sistema di metropolitana, questo sarà considerato costituito dalla sola linea 1 con estensione da Collegno a piazza Bengasi.

In questo contesto lo sviluppo del sistema tranviario dovrà essere considerato limitato a:

- realizzazione dell’impianto tranviario sul viale della Spina Centrale da Baldissera a Peschiera/Einaudi e sua connessione con la rete esistente in piazza XVIII Dicembre.
- istradamento di (almeno) una linea tranviaria sul nuovo impianto della Spina Centrale
- transito di altre linee tranviarie per la nuova stazione Porta Susa
- eventuale istituzione di una circolare interna

Per quanto riguarda le linee bus dovrà essere considerata la razionalizzazione del servizio sull’asse di Via Nizza con attestamento sulla metropolitana, o connessione ad essa, (es. a Carducci, Lingotto o Bengasi) delle linee bus provenienti da Mirafiori/Nichelino (1 bus, 34 e 35) e di Moncalieri (45, 45/ e 67) e delle linee di bus metropolitani provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest .

Inoltre, per quanto i nodi intermodali, l’Agenzia ha formulato una proposta di possibile risistemazione dell’area Stura per rendere più funzionale ed agevole l’interscambio tra le modalità di trasporto ivi presenti.

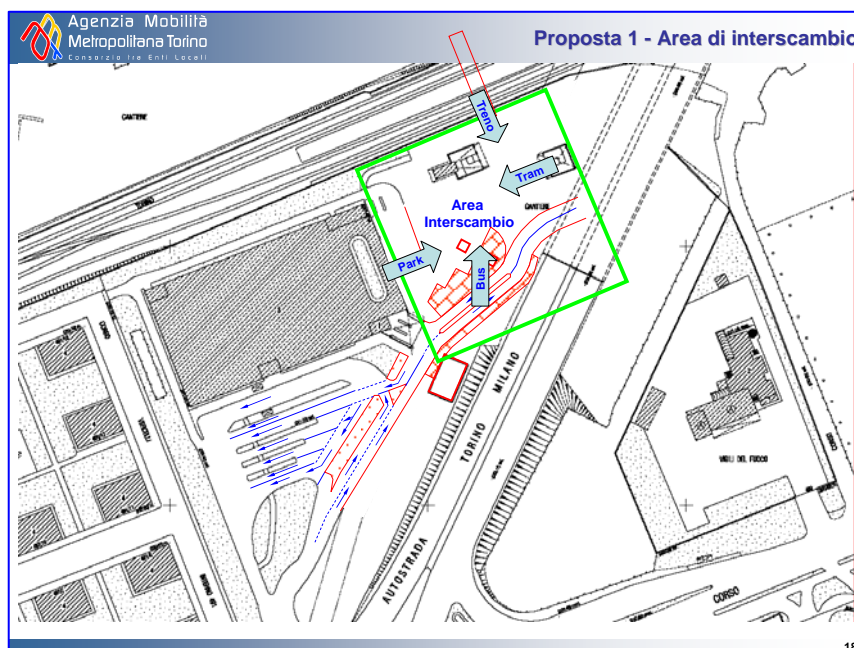
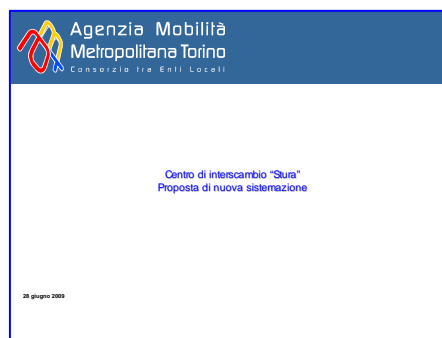


Figura 19 - Planimetria proposta area di interscambio

Centro di interscambio "Stura" – Proposta di nuova sistemazione.

28 Giugno 2009



3.3. Il sistema verso le gare

Nella Parte 1 del presente documento è stata dettagliata l’attività svolta per l’avvio delle procedure di gara per l’affidamento dei servizi TPL 2009. Tale attività è stata svolta in coerenza con la delibera dell’Assemblea che ha approvato il programma triennale 2007 - 2009

Oltre alla definizione dei requisiti per la qualificazione delle imprese concessionarie dei servizi di trasporto pubblico, il lavoro preparatorio riguardante il capitolato di gara e la documentazione tecnica è stato sviluppato dal Gruppo di lavoro interno dell’Agenzia che ha posto particolare attenzione alle seguenti tematiche:

- condivisione clausola sociale con le rappresentanze dei lavoratori;

- definizione modalità di trasferimento di beni e personale in caso di subentro di nuovo operatore;
- definizione della qualità dei servizi e condivisione con associazioni consumatori ed associazioni pendolari.

3.3.1. L’avvio delle gare per il servizio ferroviario regionale

Su richiesta della Regione Piemonte, l’Agenzia ha fornito supporto per definire e predisporre la documentazione necessaria per l’affidamento dei servizi ferroviari regionali. In particolare l’analisi ha riguardato il sistema Formula, la qualità del servizio e valutazioni di supporto all’individuazione dei bacini tra i quali l’individuazione di tutte le possibili sedi di depositi a servizio delle imprese ferroviarie.

Nella slide seguente viene riportata a titolo esemplificativo una mappa delle località di manutenzione attualmente presenti in Piemonte e delle aree esistenti potenzialmente utilizzabili.

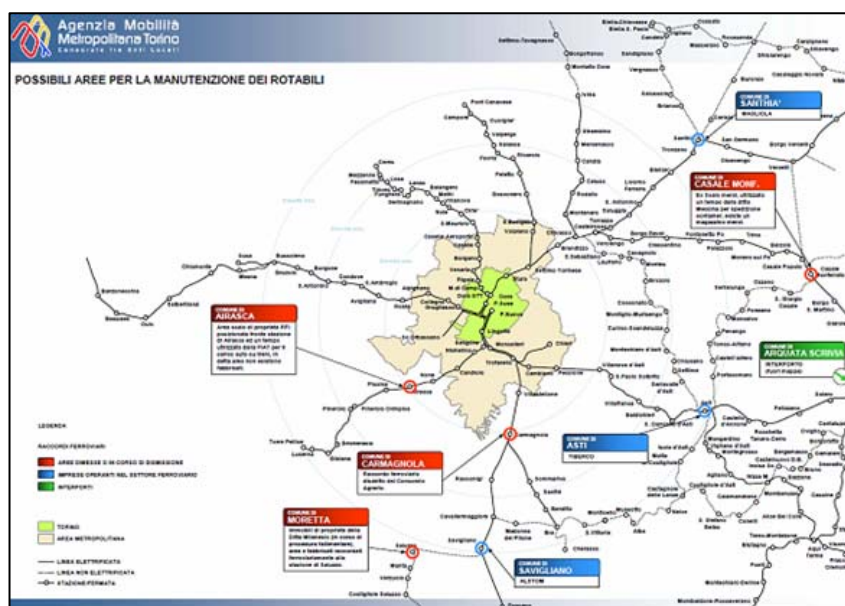


Figura 20 - Mappature delle potenziali aree di manutenzione

4. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale nel 2009

Nel 2009 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. I Contratti di Servizio di riferimento sono stati stipulati 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.

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 è proporzionato al tempo di servizio, alla fascia oraria nonché ai posti offerti, diversamente dall’unità storica di misura del treno x km.

Quindi Trenitalia, pur garantendo l’esecuzione dei servizi previsti dall’orario ferroviario 2008 e, successivamente, dall’orario 2009, di fatto ha iniziato sistematicamente a disattendere 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 la liquidazione delle compensazioni economiche in ogni caso l’Agenzia si è attenuta alle disposizioni previste dal Contratto di riferimento.

Ottenuti con notevole ritardo i dati di produzione a consuntivo dell’esercizio ferroviario nonché di monitoraggio della regolarità del servizio, l’Agenzia, dopo plurimi solleciti, nel mese di dicembre 2009 è riuscita a far convocare il Comitato Tecnico di gestione del Contratto, con l’obiettivo di definire sia il valore del saldo della gestione 2008, sia l’acconto delle prime rate trimestrali per la gestione 2009.

Per quanto riguarda l’esercizio 2008, con il D.L. 8 aprile 2008, n. 60 “Disposizioni finanziarie urgenti in materia di trasporti ferroviari regionali”, ed il D.L. 25 giugno 2008, n. 112 “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria”, lo Stato aveva autorizzato la spesa di 330 milioni per l’anno 2008 a favore di Trenitalia al fine di garantire la prosecuzione dei servizi al tempo; dette risorse aggiuntive sono state corrisposte direttamente a Trenitalia. Certamente una frazione del suddetto trasferimento può essere computata come maggiori compensazioni economiche per obblighi di servizio rispetto a quelle stabilite dal Contratto di riferimento dell’Agenzia.

Di conseguenza, premesso che l’Agenzia ha ritenuto che la sommatoria delle compensazioni previste dal Contratto di riferimento e delle extra-risorse da Stato sia stata congrua e compensativa rispetto alle maggiori richieste economiche di Trenitalia per l’esercizio 2008, in sede di Comitato Tecnico l’Agenzia medesima ha illustrato i principi per la chiusura finanziaria 2008. In sintesi, tenuto conto delle ulteriori risorse percepite da Trenitalia, l’Agenzia ha definito la produzione programmata e quella non resa per tutta l’annualità ed ha adeguato il valore dei corrispettivi unitari delle prestazioni nell’applicazione delle detrazioni per servizi non resi e delle sanzioni per il mancato rispetto degli standard minimi di qualità.

Nondimeno per quanto riguarda la liquidazione delle compensazioni per il 2009, 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 settembre 2009.

Parimenti per il 2009, con la LEGGE 28 gennaio 2009, n. 2 - "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale", lo Stato ha impegnato a favore di Trenitalia 430 mil. di euro, in aggiunta alle compensazioni per gli obblighi di servizio previsti nei Contratti di servizio con le Regioni.

In sede di Conferenza delle Regioni e delle Provincie Autonome si è appreso inoltre che non sarà promulgato alcun Decreto di riparto per l’assegnazione delle maggiori risorse alle Regioni e, come già verificatosi per l’annualità 2008, il Ministero dell’Economia ha imputato al capitolo “Trasferimenti a Trenitalia” del bilancio dello Stato l’intera somma assicurata per il 2009.

Di ciò si terra certamente conto in sede di liquidazione del saldo per l’annualità 2009.

In materia di monitoraggio e di verifica diretta degli obiettivi di puntualità e di affidabilità del servizio ferroviario, a partire dalla seconda metà del 2009 l’Agenzia ha ottenuto l’accesso on-line al nuovo sistema informativo di RFI (denominato PIC), con soluzione di continuità di quasi un semestre rispetto al precedente sistema RIACE.

Inoltre la qualità del servizio erogato da Trenitalia 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.

In materia di negoziazione di un eventuale nuovo Contratto di Servizio l’Agenzia ha partecipato agli incontri con l’Impresa attraverso il tavolo tecnico comune con la Regione. Nel corso degli incontri ha sempre prevalso il tema dell’insufficienza di risorse finanziarie rispetto alle richieste unilaterali di Trenitalia.

Nel mese di luglio 2009 la Regione ha deliberato di procedere a gara per l’affidamento dei servizi ferroviari. Detta deliberazione ha provocato, di fatto, un rallentamento degli incontri tecnici per la definizione di un “Contratto Ponte”, in attesa degli esiti di gara.

Contratto GTT

Il Contratto di Servizio applicato nel 2009 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 di ca 480.000 euro per l’adeguamento della compensazione economica di GTT a seguito dell’incremento degli oneri di co-uso del binario FS da Settimo a Porta Susa.

Per monitorare il livello di qualità dei servizi resi, viene calcolato mensilmente, in sede di Comitato di gestione del Contratto, il valore del bonus per i viaggiatori.

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. Conseguentemente nell’anno 2008 sono stati addebitati a GTT 12.450 euro per inadempimento degli impegni contrattualmente pattuiti in materia di qualità del servizio.

Per quanto concerne le detrazioni per la produzione non resa non è stata disposta l’applicazione poiché la produzione ferroviaria a consuntivo, pari a 1.077.576 treni*km, è superiore alla produzione di riferimento contrattualmente prevista di 946.657 treni*km.

4.1.2. Produzione di servizio

Nel corso del 2009 è stato definitivo a consuntivo la produzione resa da Trenitalia nell’annualità 2008. In sintesi si registrano i seguenti dati:

esercizio 2008	PRODUZIONE DA CONTRATTO		
	PRODUZIONE CONTRATTUALMENTE AMMISSIBILE	PRODUZIONE PROGRAMMATA	PRODUZIONE RESA
TRENI (treni x km)	2.533.536	2.464.785	2.425.733
BUS SOSTITUTIVI (bus x km)	358.036	371.407	383.109

Il Bilancio preventivo 2009 individuava, sulla base del finanziamento storico disponibile e delle risorse aggiuntive della Regione Piemonte a favore di GTT, una produzione di servizio di 3.589.612 treni*km/anno per le linee GTT e Trenitalia trasferite all’Agenzia.

Il Consuntivo 2009, sulla base dei dati aziendali prodotti, evidenzia una produzione di servizio pari a 3.538.418 treni*km/anno, inferiore dell’ 1,43% 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 difforni – i corrispettivi hanno risentito in maniera differente per i servizi cancellati. Il contratto con Trenitalia darà luogo in ogni caso a una riduzione economica per i servizi non resi, ancorché sia ancora indeterminabile, vista la carenza dei dati aziendali (nella tabella successiva si sono considerate le detrazioni per servizi non resi nei primi due trimestri, valorizzate con i corrispettivi unitari storici). 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 pre-consuntivo evidenzia un corrispettivo liquidabile di 42,83 milioni di euro, rispetto ai 42,92 milioni di euro per la produzione programmata totale del Bilancio Preventivo 2009.

Nel pre-consuntivo 2009:

- la compensazione di 22,79 milioni di € per Trenitalia è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituivi programmati d’orario, contribuiti a € 1,5 a bus*km.
- la compensazione di 20,04 milioni di € per GTT è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituivi programmati d’orario nonché degli oneri per la manutenzione dell’infrastruttura e per il controllo della circolazione ferroviaria delle linee GTT.

SISTEMA FERROVIARIO	TRENITALIA		GTT		TOTALE	
	treni*km	€	treni*km	€	treni*km	€
BILANCIO PREVENTIVO 2009	2.505.590	22.882.841	1.084.022	20.036.146	3.589.612	42.918.987
PRE-CONSUNTIVO 2009	2.460.842	22.791.049	1.077.576	20.036.146	3.538.418	42.827.195
PRECONSUNTIVO- PREVENTIVO	-44.748	-91.792	-6.446	0	-51.194	-91.792
VARIAZIONE %	-1,79%	-0,40%	-0,59%	0,00%	-1,43%	-0,21%

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 54.077.576 vett*km, a fronte di un’obbligazione contrattuale di 55.082.594 vett*km.

La differenza, pari a 1.005.018 vett*km di cui 31.436 derivanti da scioperi e 479.267 per cause non prevedibili (guasti, assenza turni, etc.), corrisponde all’1,82% 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.

A ciò devono essere aggiunte 90.446 vett*km per il Servizio Espresso Reggia di Venaria (cui corrisponde, in virtù del particolare regime tariffario concesso su tale linea, un corrispettivo pari a Euro 179.083,08 IVA esclusa), 138.496 vett*km per il Servizio Notturno “NightBuster” (per un corrispettivo di Euro 371.169,28 IVA esclusa) ed Euro 19.420,46 oltre IVA per agevolazioni tariffarie autorizzate dall’Agenzia a proprio carico nel corso del 2009.

L’ammontare a carico dell’Agenzia complessivamente spettante per il servizio erogato nel corso del 2009 risulta pertanto pari a Euro 144.088.920,88, come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino Anno 2009 - quota a carico dell’Agenzia ¹²		
	vett*km/anno	Euro/anno IVA esclusa
Produzione contrattuale a carico Agenzia (comprensiva di 372.951 vett*km di maggiore produzione come da Programma Triennale)	55.082.594	143.331.366,66
Variazioni di calendario 2009 vs. 2004 (franchigia 2%)	378.531	
Produzione contrattuale anno 2009 a carico Agenzia	54.704.063	
Produzione prevista da PPdS 2009	55.540.588	
(di cui) precedentemente a carico Comuni di Grugliasco, Nichelino e San Mauro Torinese	288.000	
(di cui) a carico di altri Enti	563.004	
Produzione prevista da PPdS 2009 a carico Agenzia	54.689.584	
differenza	-14.479	-38.803,72
Variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2009 non compensate con scioperi 2008	52.289	140.134,52
Variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2009 compensate con scioperi 2008	32.295	86.550,60
Totale variazioni autorizzate dall’Agenzia nel corso del 2009	70.105	187.881,40
Totale produzione annua base (comprensiva di 10.898 vett*km relative alla Linea 13Plus nel mese di gennaio 2009)	54.077.576	
Confronto produzione effettuata vs. produzione contrattuale	- 1,82%	
Differenza con produzione contrattuale	-1.005.018	
franchigia contrattuale (2% di 55.082.594)	1.101.652	
Gratuità Venaria Express in Venaria 17/05/2009		272,73
Linea 102 gratuità Cimitero 4/11-31/12/2009		1.475,00
Gratuità Assemblea ANCI 7-10/10/2009		8.140,00
Gratuità Linee STAR dic 2009		9.532,73
Servizio Notturmo	138.496	371.169,28
Servizio Express Reggia di Venaria	90.446	179.083,08
Totale corrispettivi anno 2009 a carico Agenzia (IVA esclusa)		144.088.920,88
Mancata produzione per scioperi anno 2009	-31.436	- 84.248,48
Somma complessiva da corrispondere in acconto per Servizi erogati anno 2009		144.004.672,40
Mancata produzione per scioperi anno 2008	-402.942	-1.079.884,56
Residuo scioperi 2008 (gestionale ex art.4.4 Contratto di Servizio)	370.647	993.333,96

¹² Escluse le quote precedentemente corrisposte dai Comuni di Grugliasco, Nichelino e San Mauro Torinese (complessivamente pari a 288.000 vett*km per Euro 861.884,17 IVA esclusa)

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.

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:

SISTEMA EXTRAURBANO	TOTALE	
	veic*km (a 1,13379 €/km)	Euro (IVA esclusa)
RISORSE DISPONIBILI 2009 (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	4.507.007	5.110.000
CONSUNTIVO 2009	4.500.393	5.013.112

Lo scostamento previsto tra le risorse spettanti a consuntivo e quelle disponibili, derivante dalla collocazione temporale delle variazioni intervenute in corso d’anno (compreso un potenziamento pari a circa il 30% del Servizio offerto sulla Linea Torino-Caselle Aeroporto, attuato senza oneri aggiuntivi per l’Agenzia), risulta di poco inferiore a Euro 100.000, dal momento che il Contratto di Servizio vigente non preve alcuna franchigia.

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 0,25 per ogni km effettivamente erogato.

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:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE	TOTALE	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento)	Euro (IVA esclusa)
RISORSE DISPONIBILI 2009 (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	242.109	445.202
CONSUNTIVO 2009	243.555	448.630

Lo scostamento previsto tra le risorse spettanti a consuntivo e quelle disponibili, pari a circa 3.000 Euro, deriva dall’istituzione in corso d’anno di alcuni potenziamenti richiesti dalla Città di Settimo e sarà posto a carico della Città stessa, secondo quanto previsto dal Disciplinare di delega del Contratto all’Agenzia.

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

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:

TPL URBANO NELLA CITTA’ DI CHIERI	TOTALE	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2009 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	130.970	339.004
CONSUNTIVO 2009 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	130.599	339.004
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-371	
VARIAZIONE %	-0,28%	
Riorganizzazione e potenziamento Rete Urbana da fine aprile 2009 (Linea 1 e Linea 2)	34.796	90.470
TOTALE 2009	165.395	429.474

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”), per le quali sarà 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)
PREVENTIVO 2009 (Linee urbane 80-84)	482.087	1.460.724
CONSUNTIVO 2009 (Linee urbane 80-84)	483.182	1.460.724
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	+1.095	
VARIAZIONE %	+0,23%	
PREVENTIVO 2009 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.106	150.895
CONSUNTIVO 2009 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.354	168.664
PREVENTIVO 2009 (Linee suburbane 39 e 67)	257.655	780.695
CONSUNTIVO 2009 (Linee suburbane 39 e 67)	256.705	777.816
TOTALE 2009	739.887	2.407.204

La differenza tra la produzione urbana attesa (+1.095 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.

La differenza tra il numero di corse scolastiche attesa (+248 corse) a consuntivo rispetto a quella preventivata a inizio anno deriva dall’istituzione in corso d’anno di nuovi servizi

richiesti dalla Città di Moncalieri e sarà posto a carico della Città stessa, secondo quanto previsto dal Disciplinare di delega del Contratto all’Agenzia..

4.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano

I primi mesi del 2009 hanno comportato lo sviluppo di 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 ed all’istituzione della nuova Linea Dora Fly (iniziative le cui caratteristiche sono descritte in successivi paragrafi dedicati) 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



Figura 21 – Navetta Cimitero Parco

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 di percorso della Linea 46B con spostamento della giacitura da Corso Principe Oddone (est) all’asse della nuova Spina 3 (Via Livorno-Corso Umbria-Corso Principe Oddone ovest), attraverso la nuova viabilità di collegamento Via Stradella-Corso Mortara, con transito e fermate di fronte alla Stazione Dora GTT e al nuovo insediamento della Società SEAT, e l’instradamento definitivo delle Linee 58 e STAR 1 lungo Corso Mediterraneo/Corso Castelfidardo al fine di garantire un’adeguata copertura di TPL sul nuovo asse viabile della Spina 1;



Figura 22 - Linea 46 barrato

3. Potenziamento ed integrazione dei Servizi di TPL in ambito urbano-suburbano in occasione di particolari eventi e manifestazioni (i.e. Campionati di Atletica Leggera e di Tuffi – Salone del Libro – San Giovanni – World Air Games – Erasmus Day Live – Traffic Festival – ecc.);
4. Sviluppo di specifiche ipotesi di revisione della rete di TPL urbana, di concerto con la Città e GTT, al fine di individuare adeguate soluzioni in relazione a:
 - chiusura della Stazione Dora FS (oggetto di trattazione in successivo paragrafo dedicato) e conseguente necessità di potenziare i Servizi afferenti a Stazione Stura FS (nuova Linea 21, modifica Linee 46b-51-51b, eventuali altre revisioni);
 - 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;
 - 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), in relazione ai quali sono state sviluppate alcune alternative attualmente in fase di valutazione.

4.4. Servizio notturno

Primo anno di esercizio

Dopo il primo anno di esercizio che ha visto un buon successo delle linee “Night Buster” con circa 130.000 passeggeri, è stato fatto un bilancio sull’andamento del servizio.

È stata analizzata la copertura territoriale delle linee notturne, l’immagine riportata di seguito (figura 7) mostra come la rete notturna copra la parte più densamente popolata del territorio della Città.

Sulla base di questa analisi si è proceduto al monitoraggio continuo del servizio al fine di verificare l’efficacia del programma attivato.

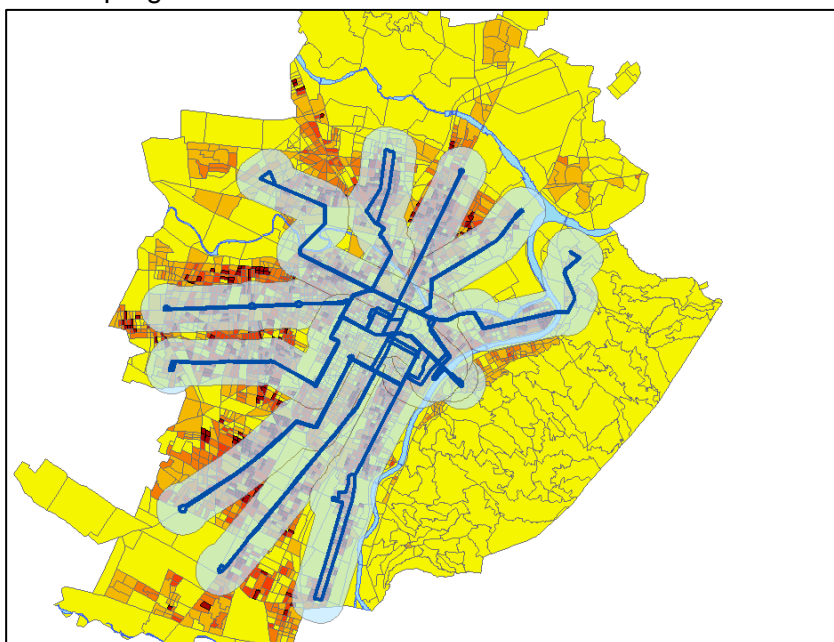


Figura 23 - Rete notturna: copertura del territorio

Al termine della sperimentazione del servizio notturno nell’estate 2008 era stato già possibile delineare, nel quadro ampiamente positivo del risultato complessivo, alcune criticità. Queste erano essenzialmente costituite dallo scarso successo in termini di utenza delle linee N18 e Star Notte.

Queste due criticità sono state confermate dall’andamento della frequentazione delle linee nel successivo periodo di servizio dell’autunno-inverno.

Anche i dati più recenti della frequentazione nel periodo primaverile confermano il fenomeno.

Oltre alle linee N18 e Star Notte, le altre due linee con scarsa frequentazione sono la W3 e la E68.

Si è ritenuto quindi opportuno introdurre alcune modifiche alle linee a più scarsa domanda.

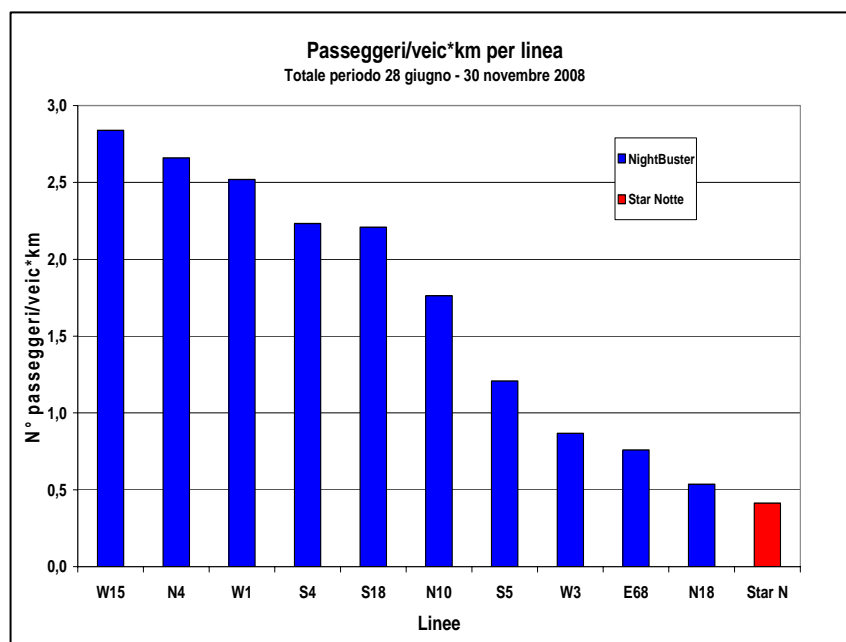


Figura 24 - Efficacia delle linee in passeggeri / veicolo*Km

A tal fine è stato redatto un documento di analisi del servizio ed elaborata una proposta di riorganizzazione.

Revisione dei tracciati delle linee del Servizio Notturmo
6 maggio 2009



Al termine della fase di valutazione e in accordo con la Città e GTT sono state apportate alcune modifiche al servizio. I provvedimenti adottati sono:

1. Istituzione della nuova Linea N57
2. Istituzione della nuova Linea W60
3. Istituzione delle nuove Linee Star No-Car1 e 2 al servizio dei parcheggi Fontanesi, Santo Stefano e V Padiglione
4. Modifica di percorso della Linea N4
5. Prolungamento (nel solo periodo dal 19/06 al 20/09/2009) della Linea S18 al Comune di Nichelino; per la prima volta il servizio esce dai confini comunali della Città di Torino per servire le richieste avanzate dalla cintura metropolitana.
6. Soppressione delle Linee W3, N18 e StarNotte.

Risultati nel secondo semestre 2009

I risultati dei primi mesi di servizio con la rete notturna modificata come sopra sono riportati nel documento

Frequentazione della rete notturna.
 Aggiornamento al 4 Ottobre 2009

9 ottobre 2009



Confrontando l’utenza nei periodi comparabili del 2008 e del 2009, risulta che, i dati del 2009 si collocano su valori superiori (+35%) a quelli del 2008.

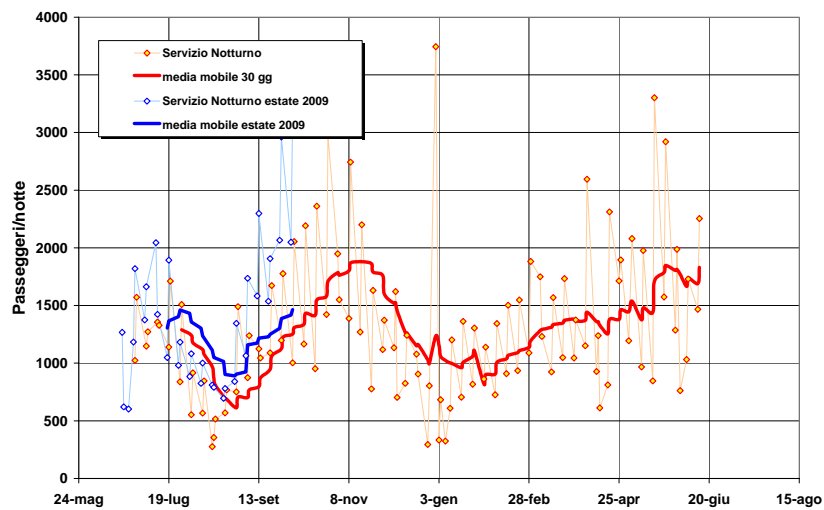


Figura 25 - Frequentazione rete notturna

Su richiesta congiunta delle Città di Collegno, Grugliasco e Rivoli l’Agenzia ha formulato alcune proposte di prolungamento di linee notturne in Zona Ovest. La figura che segue illustra una delle proposte presentate



Figura 26 - Ipotesi tracciato verso Rivoli

La descrizione completa delle proposte è contenuta nel documento
 Estensione del servizio notturno in area
 ovest. Incontro con i comuni di Collegno,
 Grugliasco e Rivoli

11 novembre 2009



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

4.5.1. Riorganizzazione del servizio extraurbano in Val Ceronda

In seguito all'incidente occorso al Liceo Darwin di Rivoli a fine 2008, l'Agenzia ha approntato un piano di emergenza per adattare i servizi autobus scolastici gravitanti sull'area della Val Ceronda agli orari provvisori delle lezioni, suddivisi tra mattina e pomeriggio.

In questo contesto l'Agenzia ha proseguito lo studio di riorganizzazione delle due autolinee della società "Gherra" che è stato presentato ai Comuni interessati a marzo 2009.

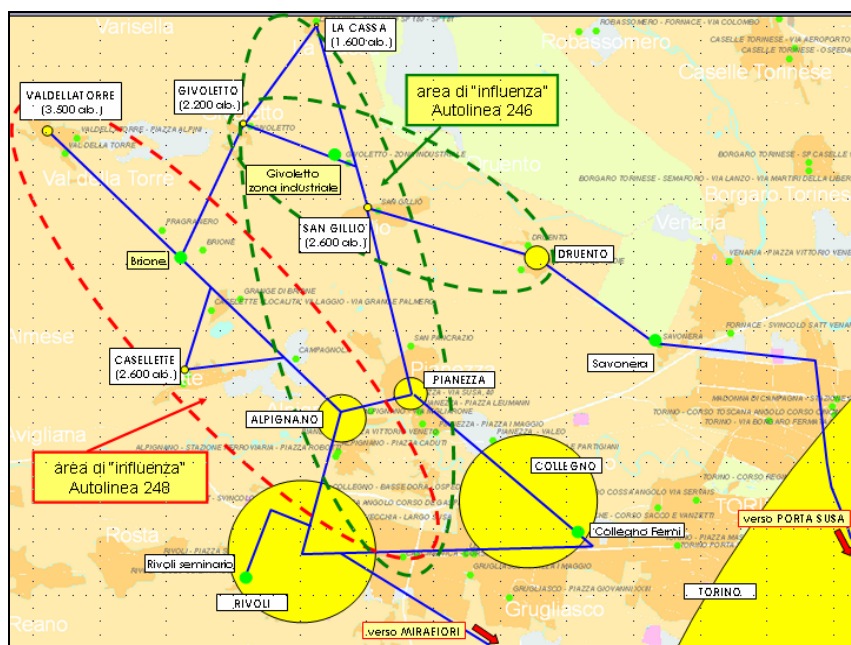


Figura 27 – Percorsi in Val Ceronda

In seguito al confronto con le istituzioni è stata predisposta la modifica ai servizi delle linee 246 e 248, caratterizzata da una riorganizzazione dell'orario basata sul cadenzamento delle corse e sulla razionalizzazione dei percorsi, a fianco di un potenziamento dell'offerta e un coordinamento con gli altri servizi di TPL esistenti (metropolitana, ferrovia, autolinee suburbane ed extraurbane).

Il nuovo servizio, di cui le immagini seguenti riportano alcuni estratti dell’orario grafico, è entrato in vigore il 15 giugno.

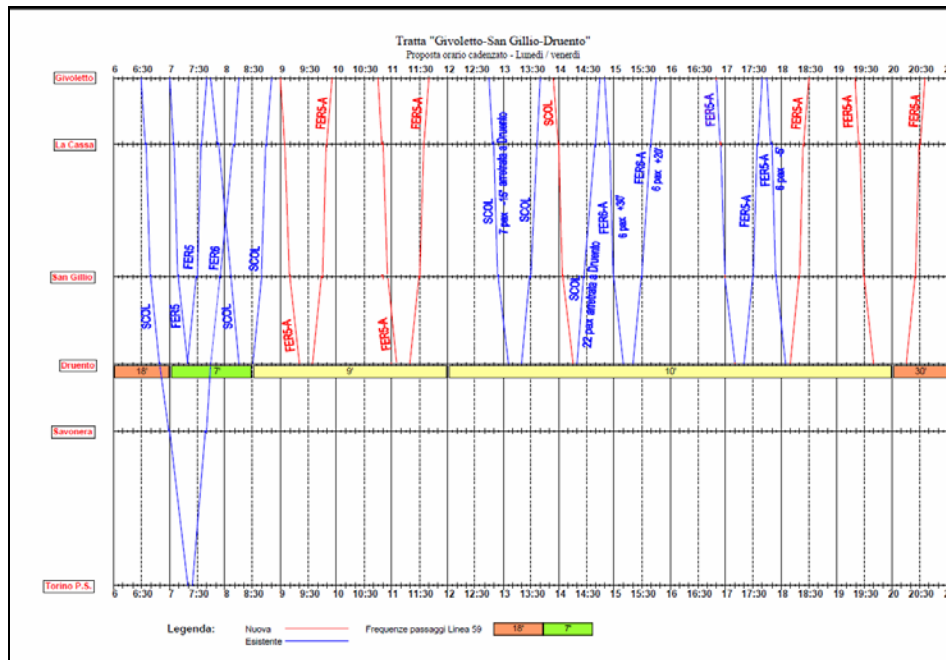


Figura 28 – Orario grafico tratta Givoletto – San Gillio - Druento

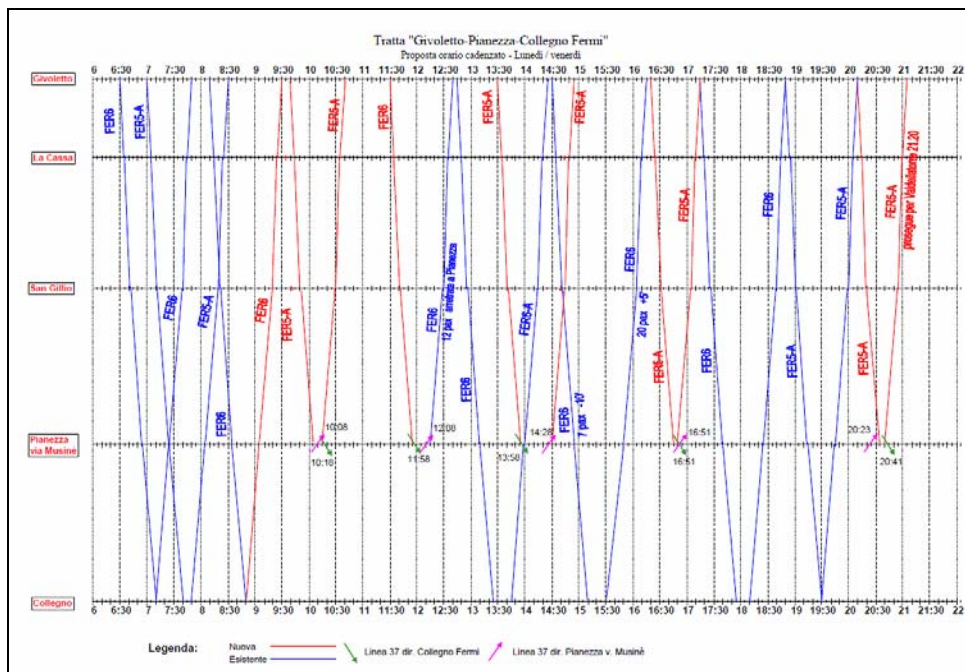


Figura 29 - Orario grafico tratta Givoletto – Pianezza – Collegno Fermi M1

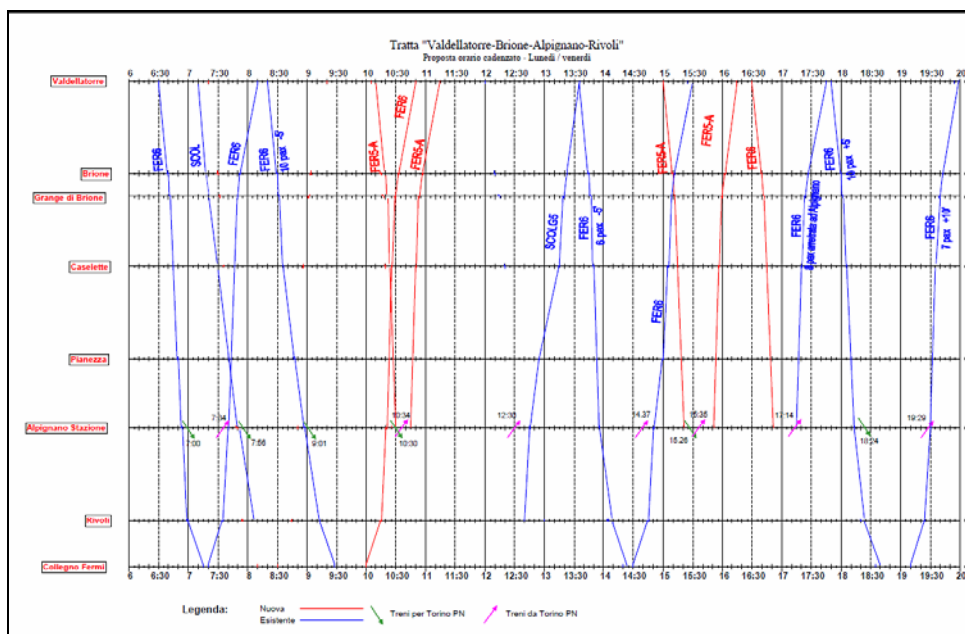


Figura 30 – Orario grafico tratta Valdellatorre – Alpignano - Rivoli

4.5.2. Collegamento Collegno Fermi – Zona commerciale PIP – Ikea

Parallelamente alla riorganizzazione del servizio afferente la Val Ceronda, l’Agenzia ha affidato alla società “Gherra” il collegamento tra la stazione della metropolitana di Collegno-Fermi, l’area commerciale PIP e il nuovo punto vendita Ikea, effettuato mediante un’autolinea ad orario cadenzato.

4.5.3. Altri interventi di miglioramento nelle aree esterne della conurbazione

Sulla scorta di quanto previsto dal Programma Triennale di Agenzia, gli interventi di miglioramento previsti nell’ambito dei Servizi Extraurbani di competenza dell’Agenzia, sono stati sostanzialmente completati nel corso del 2008, esaurendo di fatto le risorse annue destinate a maggiori servizi nell’ambito del PTA (circa 100.000 Euro).

In particolare:

- è stato istituito un nuovo e consistente (circa 40.000 vett*km/anno) servizio di collegamento Express tra Piossasco e Torino via Autostrada;
- è stato operato un consistente potenziamento (circa 40.000 vett*km/anno) sulla Linea Torino Porta Nuova-Caselle Aeroporto, creando un servizio praticamente cadenzato ogni 10’ in direzione Torino nella fascia di punta mattutina, ogni 15’ in direzione Caselle nelle fasce di punta pomeridiane e ogni 30’ nel resto della giornata;
- è stato istituito un innovativo servizio a chiamata (“MeBUS”) operante sul territorio dei Comuni di Settimo Torinese, Leinì e Volpiano con estensioni a Chivasso e San Benigno Canavese).

Nel corso del 2009 pertanto, oltre al proseguimento del monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), sono state individuate, congiuntamente con tutti i soggetti interessati, soluzioni progettuali condivise e sostenibili (utilizzando anche le risorse regionali destinate a potenziamenti non utilizzate – in quanto non ancora disponibili – nel corso del 2007 e la compartecipazione, in alcuni casi, delle Amministrazioni interessate), che hanno reso possibile l’attuazione dei seguenti interventi:

- razionalizzazione e potenziamento dei servizi afferenti la Val Ceronda e la Zona Ovest dell’Area Metropolitana (Collegno, Rivoli, Druento), caratterizzata da una riorganizzazione dell’orario basata sul cadenzamento delle corse e sulla razionalizzazione dei percorsi, a fianco di un potenziamento dell’offerta e un coordinamento con gli altri servizi di TPL esistenti (metropolitana, ferrovia, autolinee suburbane ed extraurbane), a partire dal 15 giugno;
- modifica e prolungamento, nel quadro di una progressiva integrazione dei servizi su ferro e gomma sull’asse Torino – Caselle - Ciriè, del percorso della linea extraurbana 165 Torino-Ciriè, in modo da prevederne il passaggio davanti alla stazione di Porta Susa e lungo le vie Cernaia, Pietro Micca e XX Settembre. In questo modo, oltre ad agevolare i passeggeri che devono raggiungere il centro, si rende possibile l’interscambio con le numerose linee urbane che passano in piazza XVIII Dicembre e con la linea 1 della metropolitana;
- ulteriore potenziamento dei Servizi offerti dalla Linea Torino-Caselle Aeroporto;
- riorganizzazione e potenziamento dei collegamenti tra Torino e Varisella;
- variazione e potenziamento dei Servizi afferenti gli Istituti scolastici di Rivoli al fine di mantenerli coerenti con le variazioni delle sedi didattiche e degli orari delle lezioni e adeguati al soddisfacimento della domanda.

In un quadro previsionale che rende difficoltoso il reperimento di nuove risorse da destinare al finanziamento di servizi di TPL, sono in fase di predisposizione ipotesi progettuali che consentano di fornire una risposta alle continue e crescenti richieste di implementazione del servizio che pervengono in Agenzia quali, in particolare:

- necessità di rispondere al consistente aumento della domanda di servizi diretti ad alcuni plessi scolastici (Chieri, Carignano, Carmagnola);
- necessità di rispondere alle nuove esigenze derivanti da variazioni logistiche e organizzative degli stabilimenti produttivi (es. spostamento sede Pirelli in Settimo Torinese);
- richieste di miglioramento dei servizi “locali” nell’area di Rivoli;
- richieste di estensione di servizi a chiamata (tipo “MeBUS”) per rispondere alle esigenze di mobilità provenienti da aree (o direttrici) a domanda debole.

4.5.4. Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese

Gli interventi previsti dal programma hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l’Amministrazione comunale nel corso del 2008, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 30.000 Euro). E’ stata operata una riorganizzazione complessiva del servizio, ampliando con il Servizio “MeBUS” le possibilità di collegamento tra le Frazioni e il centro cittadino (prima garantite da alcune corse operanti in orari predeterminati) ed istituendo una nuova linea di collegamento tra il centro di Settimo Torinese e il centro di San Mauro Torinese.

Nel corso del 2010 sarà necessario, oltre a proseguire con il monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), operare di concerto con l’Amministrazione per uniformare il servizio (sia dal punto di vista tariffario che da quello contrattuale – attualmente i ricavi sono incassati dal Comune) agli altri di competenza dell’Agenzia, al fine di consentirne la messa a gara nel rispetto delle direttive regionali e degli indirizzi che saranno espressi dal Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia.

4.5.5. 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, al fine di soddisfare alcune esigenze avanzate da parte dell’Utenza scolastica, sono state inoltre apportate alcune variazioni ai Servizi scolastici effettuati sia dalla Linea suburbana 30 che dalle Linee urbane.

4.5.6. 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 provvederà a individuare e definire la soluzione più sostenibile alle esigenze manifestate e se ne curerà l’attuazione.

4.6. Servizio Ferroviario Metropolitano

Lo sviluppo dei servizi ferroviari durante l’anno 2009 è stato caratterizzato dalle seguenti attività:

- apertura della linea sotterranea tra le stazioni di Porta Susa e Stura;
- fermata nella nuova stazione di Porta Susa di tutti i treni;
- chiusura della stazione Dora FS;
- nuovo orario 2010;
- studio nuovo orario Torino-Modane;
- studio nuovo orario Torre Pellice – Pinerolo;
- apertura nuova stazione di Grugliasco;
- riorganizzazione e coordinamento dei servizi sull’asse Torino-Caselle-Ciriè;
- incontri con enti e associazioni pendolari per il monitoraggio e lo sviluppo del servizio.

4.6.1. Apertura della linea sotterranea tra le stazioni di Porta Susa e Stura

L’apertura della nuova linea sotterranea tra Porta Susa e Stura, avvenuta il 27 settembre 2009, è stato un altro passo nel completamento dei lavori di quadruplicamento del nodo di Torino che si concluderanno nel 2012. Data la complessità dei lavori l’apertura della nuova linea è avvenuta in due fasi ed ha portato ad alcune limitazioni nella circolazione dei treni. In due domeniche (27 settembre e del 18 ottobre) sono stati concentrati i lavori di connessione tra la linea vecchia e la linea nuova, con conseguenti ripercussioni sulla

circolazione dei treni. Questi due giorni hanno delimitato due distinte fasi di orario (Fase 1 e Fase 2)

- domenica 27 settembre 2009 sono state realizzate le connessioni tra la vecchia linea e la nuova linea sotterranea. Durante tutta la giornata i treni tra Lingotto e Stura hanno circolato su un unico binario con conseguenti limitazioni programmate sulla circolazione dei treni (ritardi, soppressioni totali o parziali). Nella stazione di Torino Porta Susa il servizio viaggiatori, in entrambe le direzioni, si è svolto sul primo e secondo binario di superficie;
- dal 28 settembre al 17 ottobre si è svolta la FASE 1. I treni diretti a nord (verso Settimo-Chivasso-Milano) hanno circolato sulla nuova linea. I treni provenienti da nord (da Settimo-Chivasso-Milano) hanno circolato ancora sulla vecchia linea di superficie;
- domenica 18 ottobre 2009 sono state completate le connessioni tra la vecchia linea e la nuova linea sotterranea. con conseguenti ripercussioni programmate sulla circolazione dei treni (ritardi, soppressioni totali o parziali);
- dal 19 ottobre al 12 dicembre si è svolta la FASE 2. Tutti i treni hanno iniziato a utilizzare la linea fermando nella nuova stazione Porta Susa sotterranea;
- Il 13 dicembre 2009 è entrato in vigore il Nuovo Orario Ferroviario.

L’Agenzia ha collaborato con RFI, Trenitalia e GTT, per essere costantemente informata sulle lavorazioni in corso e sugli impatti sui servizi, per contenere il più possibile i disagi per i viaggiatori e per garantire agli utenti la massima informazione.

L’Agenzia, in collaborazione con GTT e Trenitalia:

- ha realizzato un orario murale per domenica 27 settembre 2009 che è stato appeso in tutte le stazioni interessate;

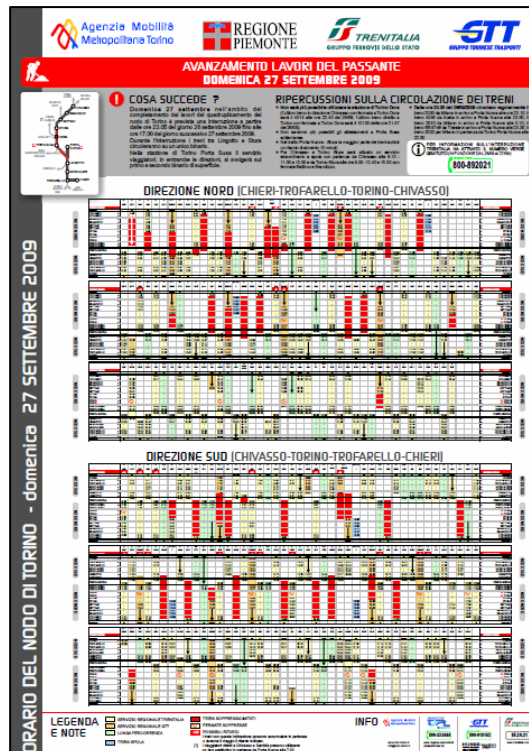


Figura 31 - Orario murale 27 settembre 2009

- ha realizzato un orario tascabile della FASE1 che è stato distribuito in tutte le stazioni del nodo e presso la sede dell’Agenzia;

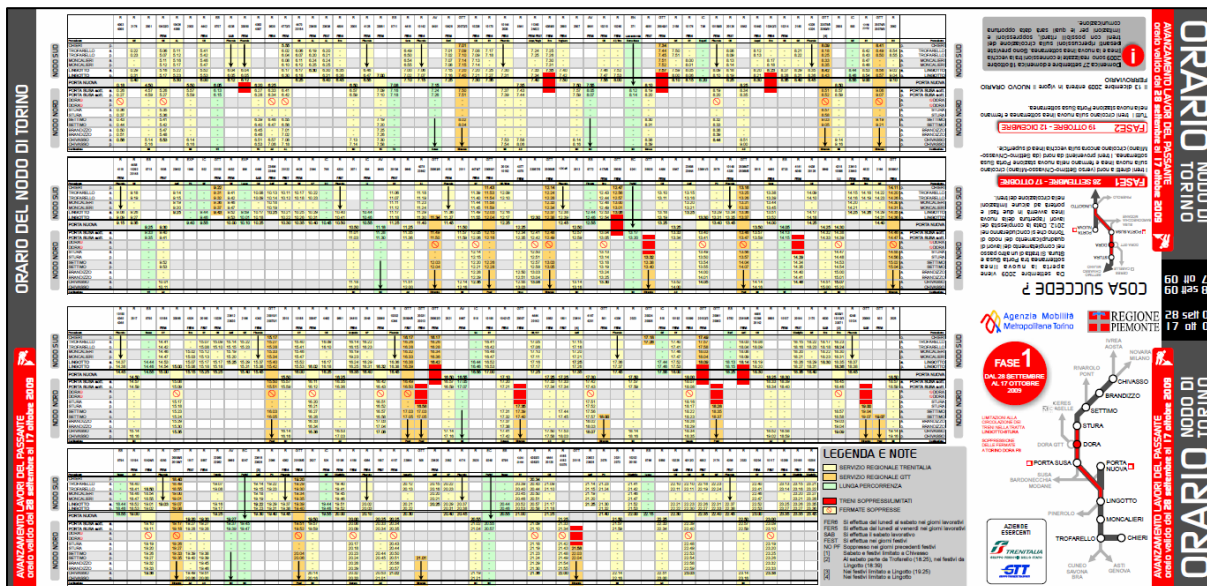


Figura 32 - Orario tascabile fase 1

- ha realizzato un orario tascabile della FASE2 che è stato distribuito in tutte le stazioni del nodo e presso la sede dell’Agenzia.

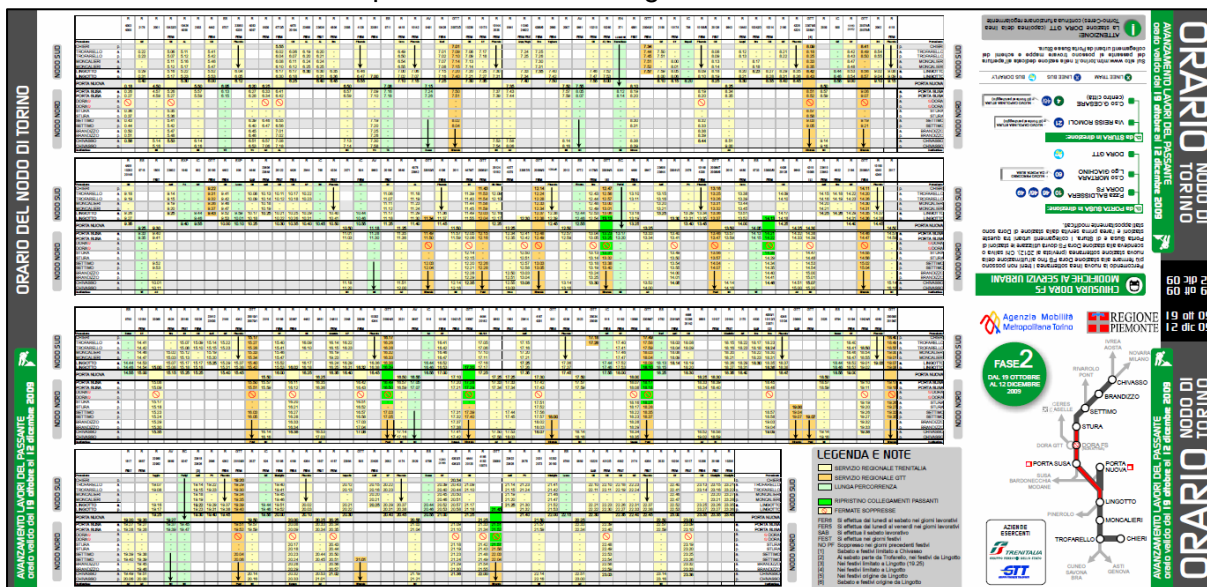


Figura 33 - Orario tascabile fase 2

L’Agenzia ha provveduto ad effettuare sopralluoghi nelle stazioni per verificare l’effettiva disponibilità degli orari e la corretta informazione ai viaggiatori.

Sul sito dell’Agenzia a partire da settembre sono state illustrate le diverse fasi del calendario degli interventi, spiegando in modo dettagliato la natura dei provvedimenti e le conseguenze sulla circolazione dei treni. Il sito è stato aggiornato ogni volta che erano disponibili nuove informazioni. Per ogni fase sono stati inseriti degli orari che l’utente poteva facilmente stampare.

Nelle due domeniche di maggior disagio per l’utenza (27 settembre e 18 ottobre) dal momento che molti treni diretti o provenienti verso nord non avrebbero percorso la tratta Porta Susa – Stura, l’Agenzia ha richiesto una particolare attenzione nel presenziamento

della stazione di Stura e ha provveduto a potenziare il trasporto urbano di superficie sulla linea 4 da Stura verso il centro città.

4.6.2. Fermata nella nuova stazione di Porta Susa di tutti i treni

Con l’apertura della nuova linea ferroviaria sotterranea è aumentato in modo significativo l’utilizzo della **nuova stazione di Porta Susa**. Infatti una prima parziale apertura della stazione era avvenuta a dicembre 2008 quando alcuni treni provenienti da sud (Chieri, Bra, Asti) erano stati attestati nei binari 5 e 6. A partire dal 27 settembre 2009, con la progressiva attivazione dei due nuovi binari tra Porta Susa e Stura, tutti i treni passanti nel nodo di Torino hanno iniziato a fermarsi nella nuova stazione sotterranea.

Dal 28 settembre al 17 ottobre (in corrispondenza della FASE1 dell’apertura della nuova linea sotterranea) i treni che hanno attraversato il nodo di Torino in direzione nord (verso Settimo-Chivasso-Milano) hanno fermato nella nuova stazione Porta Susa sotterranea. I treni provenienti da nord (da Settimo-Chivasso-Milano) hanno ancora utilizzato i binari della vecchia stazione di superficie.

In questa fase è stato possibile accedere ai binari della nuova stazione da corso Inghilterra dove sono presenti quattro ingressi/uscite corrispondenti ai quattro sovrappassi della stazione e da piazza XVIII Dicembre, attraversando il sottopasso e percorrendo il marciapiede del binario 3 della vecchia stazione di Porta Susa da cui si ha accesso al sovrappasso D della nuova stazione.

A partire dal 19 ottobre (in corrispondenza della FASE2 dell’apertura della nuova linea sotterranea) tutti i treni che attraversano il nodo di Torino circolano sulla nuova linea sotterranea e fermano nella nuova stazione Porta Susa sotterranea. È possibile accedere ai binari della nuova stazione da corso Inghilterra (come nella precedente fase) e da piazza XVIII Dicembre, con un nuovo percorso che dal fabbricato viaggiatori storico attraversa i binari della vecchia stazione con una passerella a raso così da non dover più utilizzare l’attuale sottopasso. Questo nuovo percorso è stato attivato da fine ottobre, dato il tempo tecnico minimo per eseguire gli interventi di montaggio.

Dal momento che il fabbricato viaggiatori della nuova stazione Porta Susa sarà completato nel 2011, i servizi alla clientela (biglietterie, ufficio assistenza, sala d’attesa, servizi igienici, ristorazione, Polfer) continuano ad essere situati nell’attuale fabbricato storico.

Data la complessità dell’intervento e il numero di utenti coinvolti, l’Agenzia:

- ha effettuato incontri con RFI e sopralluoghi nella stazione nei mesi precedenti all’apertura della nuova linea ferroviaria sotterranea, al fine di ottenere informazioni sulle realizzazioni in corso.
- ha effettuato sopralluoghi nella stazione all’apertura della linea e nei giorni successivi per controllare l’adeguatezza e l’efficacia della segnaletica e delle informazioni fornite agli utenti, eventuali criticità nei percorsi pedonali, l’adeguata presenza di obliterate e tabelloni informativi, proponendo, quando necessario, eventuali interventi.
- ha illustrato le fasi di apertura della stazione e i percorsi pedonali per raggiungere i treni sugli orari pubblicati e sul proprio sito internet.

4.6.3. Chiusura della stazione Dora FS

Con l’apertura della nuova linea ferroviaria sotterranea a partire dal 27 settembre 2009 è stata **chiusa la stazione Dora FS**. Da quella data gli utenti che salivano o scendevano alla stazione Dora FS devono utilizzare le stazioni di Porta Susa e di Stura. Mesi prima della chiusura, l’Agenzia, manifestando forte preoccupazione per l’impatto del provvedimento sulla clientela, ha richiesto a RFI l’autorizzazione a svolgere in stazione un’indagine conoscitiva

sugli spostamenti dei viaggiatori, per riprogrammare il servizio di superficie e limitare il disagio agli utenti.

Il 28 e 29 maggio 2009 (prima della fine dell’anno scolastico, in modo da poter assumere informazioni anche sugli studenti) è stato distribuito agli utenti della stazione Dora FS un foglio informativo e sono state svolte delle interviste sulle origini/destinazioni degli spostamenti e sui mezzi utilizzati. Sono state effettuate 318 interviste (a fronte di circa 680 utenti giornalieri della stazione).

I questionari sono stati tutti visionati ed analizzati ed è stato elaborato un documento con le prime risultanze circa gli spostamenti degli utenti della stazione.

OGGI
I treni viaggiano in superficie, mentre si stanno ultimando i lavori dei nuovi binari sotterranei lungo corso Principe Oddone.

DAL 27 SETTEMBRE 2009
I treni viaggeranno sui nuovi binari sotterranei mentre verranno eliminati i vecchi binari in superficie.

FUTURO
Con l'ultimazione dei lavori del Passante Ferroviario (prevista per il 2012), sarà utilizzabile la nuova stazione sotterranea di Torino Dora FS.

QUESTIONARIO
DA COMPILARE E CONSEGNARE AGLI INCARICATI PRESENTI IN STAZIONE

Quando arrivo a Stazione Dora FS con il treno,
vado a _____
(via/piazza/corso - città)

con autobus / tram n° _____
 piedi
 bici
 treno
 altro

Quando parto da Stazione Dora FS con il treno,
arrivo da _____
(via/piazza/corso - città)

con autobus / tram n° _____
 piedi
 bici
 treno
 altro

Figura 34 - Questionario stazione Dora



Figura 35 - Report indagine stazione Dora

In vista della chiusura al servizio viaggiatori della stazione Dora FS e nel quadro dell’Obiettivo PEG 1.III Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei

Trasporti in Area Metropolitana e definizione di piani selettivi di intervento sono state effettuate delle simulazioni relativamente ai carichi delle linee urbane che interessano l’area di Piazza Baldissera (Stazione Dora) di cui si è riferito al precedente § 2.4.

Le risultanze delle valutazioni di cui sopra sono state recepite nel documento

Interfacciamento tra servizio ferroviario e servizio TPL urbano dal 27 settembre 2009 con soppressione delle attuali stazioni RFI Porta Susa e Dora ed attivazione parziale della nuova stazione RFI Porta Susa sotterranea.

31 agosto 2009



di cui una sintesi è stata presentata alla Città di Torino ed a GTT per individuare quali provvedimenti attuare.

Successivamente sono stati realizzati incontri con i dirigenti scolastici delle scuole che hanno un considerevole numero di studenti che gravitano sulla stazione e incontri con una delegazione di dipendenti della Telecom fortemente interessata e preoccupata per la chiusura di Dora FS.

Sulla base delle indicazioni emerse dai questionari e dagli incontri, sono state progettate e realizzate a partire dal 28 settembre delle modifiche alle linee urbane di trasporto pubblico per migliorare i collegamenti tra la zona di piazza Baldissera (dove era localizzata la stazione Dora FS) e le stazioni Porta Susa e Stura al fine di limitare i disagi degli utenti della stazione. In particolare:

- è stato realizzato un nuovo percorso della linea 60, con il passaggio da Porta Susa, utile per chi scende alla stazione di Porta Susa ed è diretto nell’area di Dora FS;
- il capolinea della linea 21, che serve la zona di via Reiss Romoli, è stato spostato da Dora a Stura. L’orario della linea 21 è stato inoltre calibrato sull’orario dei treni che fermano alla stazione Stura;
- il capolinea della linea 46/ è stato spostato di fronte alla stazione Stura.

L’Agenzia ha predisposto, in collaborazione con GTT, una campagna di informazione per far conoscere agli utenti della stazione le diverse alternative di viaggio. Inoltre ha pubblicato nel proprio sito una pagina informativa con mappe e schemi dei collegamenti urbani tra la stazione di Porta Susa e Stura e l’area di Dora che riportano i percorsi e le fermate delle linee, con particolare attenzione alle possibilità di interscambio.



Figura 36 - Collegamenti Porta Susa – piazza Baldissera



Figura 37 - Collegamenti da Stura

4.6.4. Nuovo orario 2010

A fronte dei cambiamenti infrastrutturali avvenuti durante l’anno, l’Agenzia ha posto particolare attenzione alla programmazione del cambio **orario di dicembre 2009**, organizzando numerosi incontri con Trenitalia e GTT per condividere le proposte e conseguentemente formalizzare le richieste alla Direzione Commerciale di RFI.

In particolare è stata richiesta, in funzione della soppressione della stazione Dora FS, l’introduzione per molti treni della fermata a Stura. In totale i treni per cui è stata aggiunta la fermata a sono 23 nei giorni feriali e 12 nei giorni festivi.

In occasione del cambio orario 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.

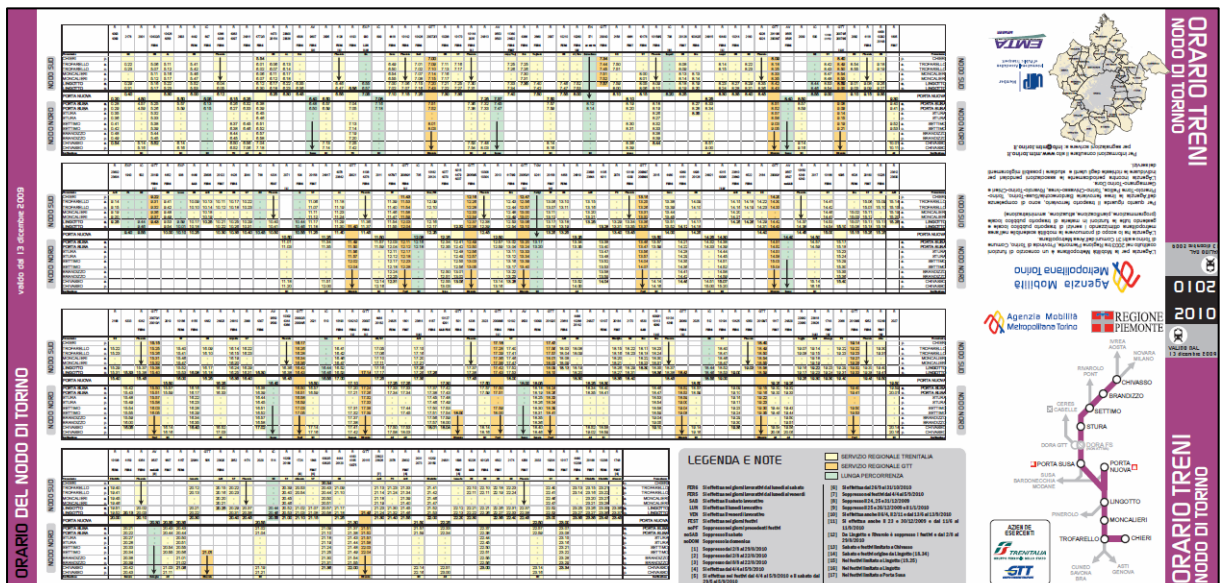


Figura 38 - orario tascabile nodo di Torino – dicembre 2009

4.6.5. Studio nuovo orario Torino-Modane

Per quanto riguarda **lo studio del potenziamento del servizio sulla linea Modane-Torino**, l’Agenzia nel corso dell’anno ha elaborato un progetto di un servizio cadenzato-coordinato che avrebbe dovuto attuarsi con il cambio orario dicembre 2009. Tale servizio prefigura quello della futura linea FM3 del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Lo studio è stato realizzato utilizzando il software di pianificazione ferroviaria Viriato. Sono state elaborate diverse possibili soluzioni e valutate per ogni simulazione l’efficacia dei servizi nel corso della giornata nelle varie stazioni, la distribuzione dei nodi di interscambio e l’efficiente utilizzo del materiale rotabile.

Lo studio, sottoposto a Trenitalia, che ne ha condiviso ed accettato l’impostazione, concordandone la fattibilità, è stato presentato il 4 novembre 2008 in Osservatorio. In quella sede si è concordato di richiedere anticipatamente, rispetto alla normale procedura, le tracce ad RFI. Il 23 dicembre 2008 sono state ufficializzate a Trenitalia le tracce di sistema per il successivo inoltro alla Direzione Commerciale di RFI. Dopo 40 giorni, il 9 febbraio 2009 è stato fatto un primo sollecito a Trenitalia per essere aggiornati sull’evoluzione dello studio presentato. L’11 marzo è stato fatto un secondo sollecito ed il 7 aprile sono state richiamate le precedenti note rimaste inevase. Nel frattempo, con frequenza quasi settimanale sono

proseguite le riunioni con la Provincia di Torino per la riorganizzazione degli innumerevoli servizi su gomma che gravitano sul territorio, in particolare si è cercato di far confluire i servizi bus sui tre punti di interscambio individuati: Avigliana in Bassa Valle; Bussoleno in Media valle ed Oulx in Alta Valle.

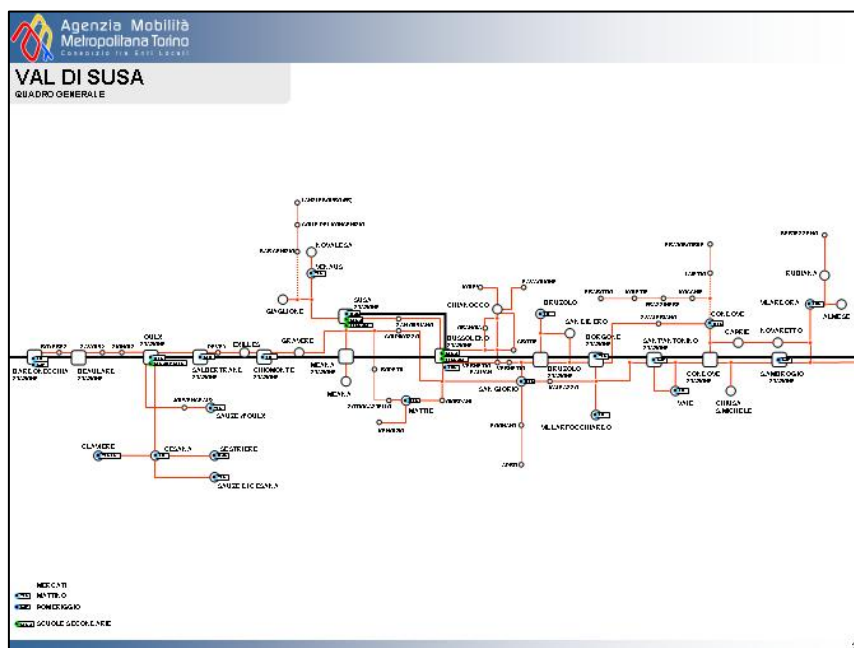


Figura 39 - Servizi su gomma della Val di Susa e nodi di interscambio ferro-gomma

Dopo circa quattro mesi dalla prima richiesta e ripetuti solleciti, Trenitalia il 10 aprile ha trasmesso la bozza di orario predisposta da RFI. La bozza è stata esaminata ed è risultato che le specifiche dettate per la proposta del nuovo orario sono state accolte solo parzialmente, per quanto riguarda le specifiche di cadenzamento, sono invece state completamente disattese le specifiche che riguardano la ricollocazione dei treni a lunga percorrenza e della fascia della manutenzione. La proposta presentata, in definitiva, è risultata addirittura peggiorativa rispetto all’attuale offerta e quindi non proponibile agli Enti Locali ed agli altri soggetti interessati per la condivisione.

Documento di analisi della prima bozza di orario della linea Modane-Torino
Aprile 2009

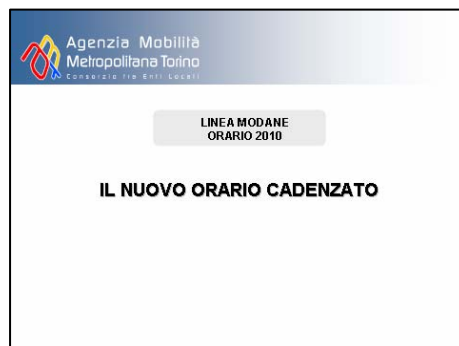


L’Agenzia ha evidenziato le problematiche all’Osservatorio e a Trenitalia. Trenitalia alla luce delle Osservazioni dell’Agenzia ha presentato una nuova proposta che prevede nelle fasce della manutenzione l’attuale volume di traffico. Analizzata questa seconda proposta l’Agenzia il 9 giugno ha dato il benestare a Trenitalia a dare formalmente seguito con la Direzione Commerciale di RFI riservandosi tuttavia di continuare a governare il processo di sviluppo del nuovo orario e ricercare possibili soluzioni per la realizzazione delle richieste

formulate e disattese. Per il benessere a questo nuovo servizio l’Agenzia ha esaminato le richieste dei pendolari, le istanze ed i reclami pervenuti in modo da verificare che il nuovo orario proposto corrispondesse alle effettive esigenze dei fruitori dei servizi.

Alla luce del nuovo orario, l’Agenzia ha redatto due documenti. Il primo illustra le caratteristiche del nuovo orario cadenzato e le sue potenzialità.

Linea Modane Orario 2010 – Il nuovo orario cadenzato



Il secondo, realizzato in collaborazione con la Provincia di Torino, le caratteristiche dei servizi bus in Val di Susa e la funzione dei nodi di interscambio individuati dal nuovo orario ferroviario, con un particolare approfondimento del nodo di Oulx.

Linea Modane Orario 2010 – I servizi bus della Val di Susa



Sono state effettuate valutazioni propedeutiche sui fattori produttivi per il reperimento delle maggiori risorse economiche per il potenziamento del servizio. È stata stimata la produzione annuale del nuovo servizio in due scenari: uno di minima, con le interruzioni per la manutenzione e una fascia di servizio simile a quella attuale, e uno di massima, senza interruzioni per la manutenzione programmata della linea e con eventuali rinforzi per rispondere adeguatamente alla domanda nelle ore di punta. È stato inoltre stimato l’aumento di produzione dovuto alla realizzazione di servizi con prolungamento fino a Modane. Le valutazioni sono state anche utilizzate come base per definire il finanziamento inserito nel 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte.

A seguire è intercorso con Trenitalia uno scambio di corrispondenza sull’incremento di produzione e sull’impegno economico connesso. Con una nota del 4 settembre Trenitalia segnalava che in assenza di contratto a catalogo, la consistenza del materiale nel parco rotabile in essere non avrebbe permesso la realizzazione integrale del programma.

L’Agenzia rispondeva alla succitata nota invitando la Direzione Regionale a riconsiderare la posizione assunta alla luce del lavoro svolto congiuntamente.

Con una nota del 23 settembre Trenitalia richiedeva la conferma del nuovo modello di esercizio e la relativa copertura finanziaria, in mancanza delle quali annunciava la rinuncia alle nuove tracce ed il ritorno all’attuale servizio.

Con nota del 2 ottobre l’Agenzia ribadiva la già confermata programmazione ribadita in tutte le sedi di confronto (incluso l’Osservatorio). Trenitalia contemporaneamente

comunicava che avrebbe attivato la preannunciata procedura di ripristino della attuale programmazione.

Alla luce di quanto avvenuto, è intenzione dell’Agenzia riproporre il potenziamento della linea Modane nel corso del 2010.

L’Agenzia nel quadro delle attività di potenziamento della linea Modane ha avviato con RFI una collaborazione per migliorare le condizioni delle stazioni ferroviarie lungo la linea Torino-Bardonecchia-Susa.

Propedeuticamente, nel corso dei mesi estivi, l’Agenzia ha effettuato una accurata ricognizione di tutte le stazioni e fermate della linea, documentata da immagini fotografiche. E’ stata prestata attenzione non solo ai fabbricati, alle banchine ed ai piazzali di stazione ma anche alle aree esterne, per individuare i siti che potrebbero eventualmente servire per l’interscambio modale gomma – ferro, mediante opportune riqualificazioni o trasformazioni.

Nella succitata ricognizione si è preso atto di tutti gli elementi critici già segnalati dagli enti territoriali o dai comitati dei pendolari o dai singoli cittadini, elementi che in qualche modo condizionano l’accessibilità della stazione o l’attesa del treno.

Nondimeno attraverso il monitoraggio della Società IRTECO, a cui la Regione Piemonte ha affidato il servizio di ispezione della qualità dei sistemi ferroviari, l’Agenzia ha preso costantemente atto delle situazioni riscontrate nelle medesime stazioni inerenti la comunicazione ai viaggiatori, lo stato di efficienza delle apparecchiature elettroniche a servizio del trasporto nonché del livello di pulizia offerto.

Il 4 dicembre 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.

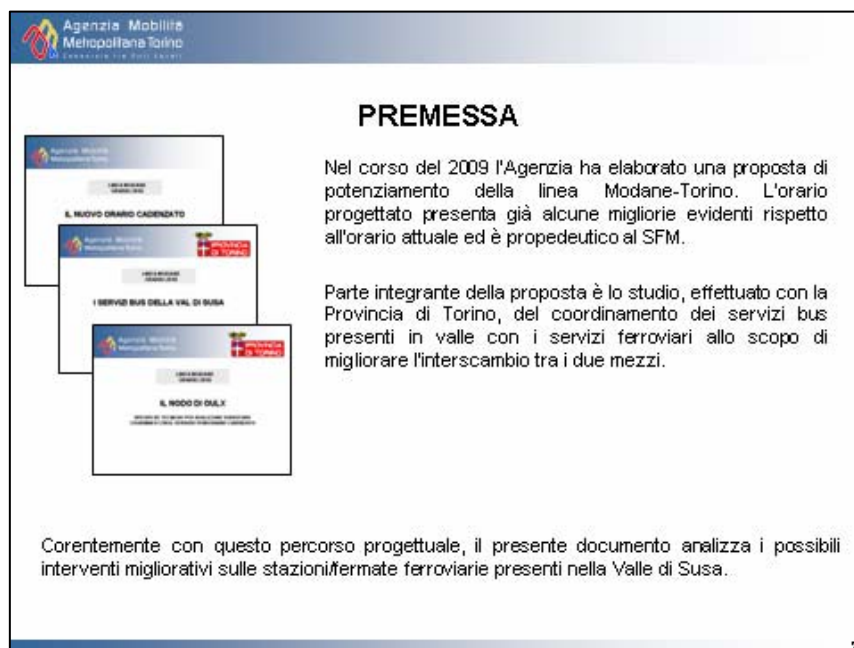


Figura 40 - Interventi migliorativi sulle Stazioni/Fermate della linea Modane

4.6.6. Apertura nuova stazione di Grugliasco

Per quanto riguarda l’attivazione della nuova stazione di Grugliasco, già fin dal 2008 l’Agenzia aveva studiato con Trenitalia e RFI la possibilità di inserimento della nuova fermata sulla linea Modane-Torino, organizzando con i soggetti interessati specifici incontri sul tema. In questi incontri erano emerse alcune riserve relative alla possibilità tecnica di assegnare la fermata a tutti i treni. Alla luce di questi condizionamenti, l’Agenzia presentava a Trenitalia un elenco di treni per la valutazione di fattibilità all’inserimento della fermata già a partire dall’orario di giugno 2009.

A metà febbraio 2009, termine ultimo per la richiesta delle tracce a RFI, non essendo pervenute dal comune di Grugliasco conferme sull’ultimazione dei lavori, si è concordato di non richiedere la fermata (che, in ogni caso, per quanto detto, non sarebbe stata assegnata a tutti i treni ma soltanto a qualche relazione, peraltro in ore commercialmente non apprezzabili) e di rimandare l’assegnazione della fermata a dicembre 2009, quando con la riformulazione dell’intero servizio sarebbe diventata di sistema.

La mancata realizzazione del potenziamento del servizio sulla linea Modane-Torino e il conseguente ripristino del servizio in vigore ha portato ad assegnare la fermata a ridosso del cambio orario soltanto a tre coppie di treni.

4.6.7. Riorganizzazione e coordinamento dei servizi sull’asse Torino-Caselle-Ciriè

Per quanto riguarda **la riorganizzazione e il coordinamento dei servizi sull’asse Torino-Caselle-Ciriè**, nel corso del 2009 sono stati realizzati il nuovo orario della linea ferroviaria Torino-Ceres e del nuovo servizio bus DoraFly, il coordinamento delle linee bus extraurbane Torino-Caselle Aeroporto e Torino-Ciriè.

Il 16 novembre 2008 è stata riaperta la linea Torino-Germagnano fino a Ceres. L’Agenzia pur autorizzando il servizio aveva avanzato alcune riserve sul servizio festivo, proponendo la realizzazione di un orario continuativo con cadenzamento orario su tutta la giornata, integrato da qualche corsa bus sostitutiva nelle ore di estremità. Si sono quindi svolti nei mesi successivi specifici incontri con GTT per la definizione del nuovo orario entrato poi in vigore il 3 maggio 2009. Oltre alle modifiche al servizio ferroviario è stato realizzato anche un collegamento bus tra il centro e la stazione di Dora in corrispondenza con l’arrivo e la partenza dei treni (bus DoraFly). Sulla nuova linea vengono utilizzati autobus articolati da 18 metri a cui, nelle ore di punta, si aggiungono bus da 12 metri, per garantire un ampio margine di carico.

Per la pubblicizzazione dei nuovi orari e del servizio DoraFly l’Agenzia ha fatto stampare un orario tabellare in formato tascabile ed ha provveduto alla sua distribuzione a GTT e presso i punti di informazione non serviti da GTT. Una seconda fornitura dell’orario è stata fatta coincidere con il cambio orario in vigore dal 14 giugno con il quale sono state apportate alcune modifiche ai tempi di percorrenza delle corse bus sostitutive.

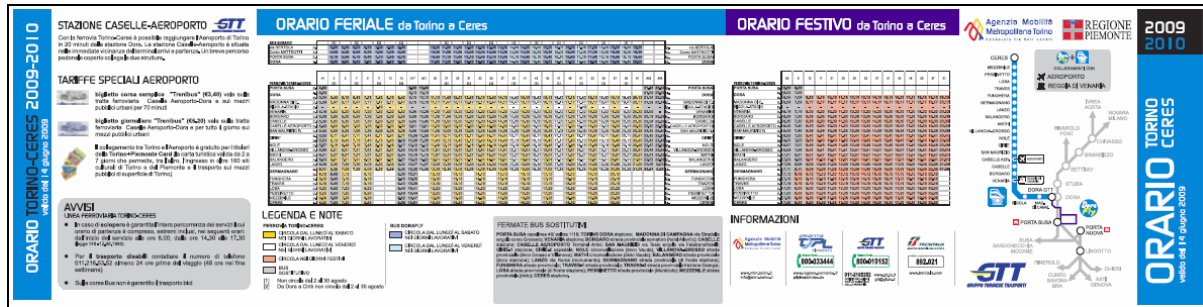


Figura 41 -Torino-Ceres - Orario tascabile integrato

Oltre al servizio ferroviario, sull’asse della Torino-Ceres sono presenti due linee bus extraurbane gestite dall’Agenzia, la 165 Torino-Ciriè (esercita da GTT) e la 268 Torino-Aeroporto di Caselle (esercita da Sadem).

Al fine di avviare una progressiva integrazione dei servizi su ferro e gomma sull’asse Torino-Caselle-Ciriè, a partire dal 19 gennaio il percorso della linea extraurbana 165 Torino-Ciriè è stato modificato in entrambe le direzioni, prevedendo il passaggio davanti alla stazione di Porta Susa e dalle vie Cernaia, Pietro Micca e XX Settembre. In questo modo, oltre ad agevolare i passeggeri che devono raggiungere il centro, si rende possibile l’interscambio con le numerose linee urbane che passano in piazza XVIII Dicembre e con la linea 1 della metropolitana.

A seguito della richiesta di Sadem, di autorizzazione del potenziamento del servizio della linea 268 fra Torino e Caselle aeroporto, l’Agenzia ha incominciato a definire una ristrutturazione dei servizi che gravitano sul territorio, in modo da integrare gomma e ferro, eliminare inutili sovrapposizioni e, con adeguati spostamenti delle corse esistenti, offrire un servizio agli utenti più corposo e meglio redistribuito.

È stata eseguita una valutazione dei tempi di percorrenza delle autolinee interessate. I tempi di percorrenza rilevati mediante OTX, sono stati adottati come base per il progetto di riorganizzazione della direttrice, caratterizzato dal cadenzamento orario, che presuppone una regolarizzazione ed uniformazione dei tempi di percorrenza.

Tratte	Da orario			Rilevate			Progetto		
	165	268	Treno	165	268	Treno	165	268	Treno
Porta Nuova - Porta Susa		12			12			12	
Fiocchetto - Porta Susa	13			11			13		
Porta Susa - Dora									
Porta Susa – Mad. di Campagna	17	10		13	11		13	13	
Dora - Madonna di Campagna			4			4			4
Madonna di Campagna - Borgaro	11	10		9	11		11	11	
Madonna di Campagna - Venaria			5			5			5
Venaria - Borgaro			4			4			4
Borgaro - Caselle	6	3	4	6	6	4	6	6	4
Caselle - Aeroporto		7	3		4	3		4	3
Aeroporto - Ciriè			8			8			8
Caselle - Ciriè	14				15				15
T percorrenza Porta Susa - Caselle	34	23		28	28		30	30	
V Comm Porta Susa - Caselle	20,56	30,39		24,96	24,96		23,30	23,30	

Torino-Caselle-Ciriè - Valutazione tempi di percorrenza e velocità commerciali

Con l’ausilio del software Viriato sono state simulate svariate ipotesi di servizio. Gli studi realizzati sono stati finalizzati a cadenzare i servizi, uniformare i percorsi, le fermate ed i tempi di percorrenza.

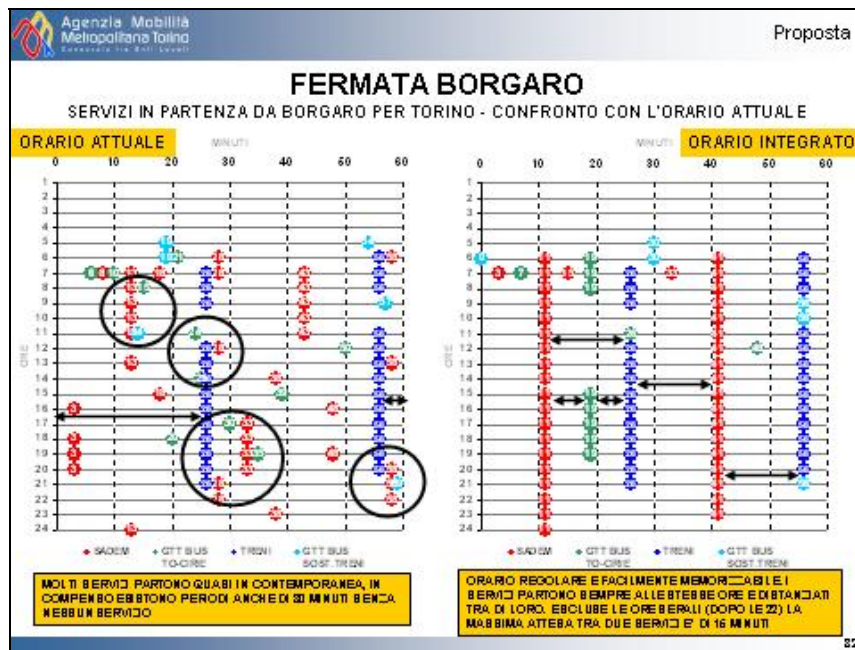


Figura 42 - Proposta orario integrato Torino-Ceres

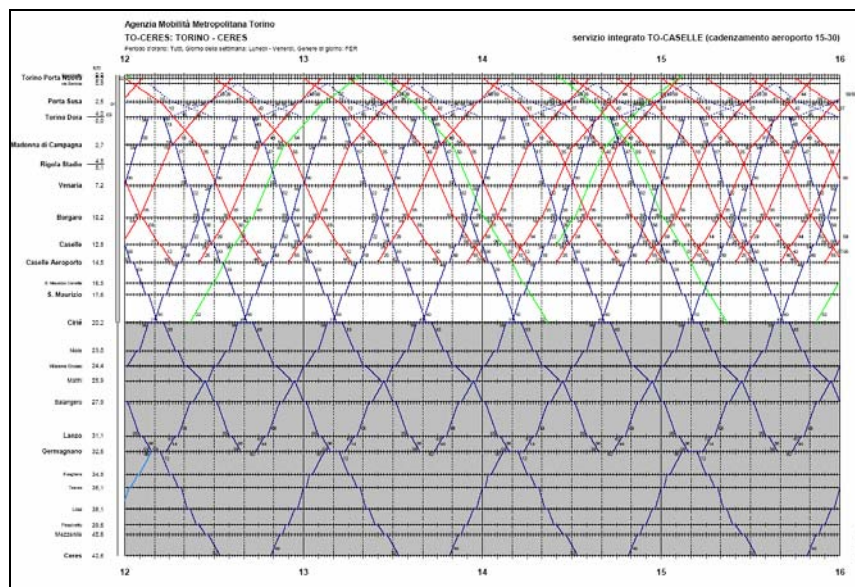


Figura 43 - Proposta orario integrato Torino-Ceres – orario grafico (Viriato)

4.6.8. Incontri con enti e associazioni pendolari per il monitoraggio e lo sviluppo del servizio

Nel corso del 2009 l’Agenzia ha organizzato e partecipato a numerosi incontri con enti e associazioni pendolari per il monitoraggio e lo sviluppo del servizio.

Il 26 marzo l’Agenzia ha convocato la riunione con i pendolari delle linee ferroviarie del quadrante di Torino per analizzare le criticità dell’orario in vigore e le eventuali proposte per l’orario di dicembre. Nell’incontro l’Agenzia ha informato sull’evoluzione dei lavori nel Nodo di Torino, in particolare sull’assetto e la disponibilità infrastrutturale al cambio orario in vigore dal 13 dicembre 2009 ed ha illustrato lo studio del nuovo modello di esercizio sulla linea Modane-Torino.

Il 13 ottobre l’Agenzia ha convocato una apposita riunione con i pendolari della linea ferroviaria Chieri-Torino-Rivarolo maggiormente coinvolti dai lavori del passante ferroviario per illustrare l’evoluzione dell’orario a seguito della progressione degli interventi infrastrutturali

L’Agenzia ha partecipato con la Provincia, le ditte di trasporto ed i dirigenti scolastici, agli incontri del 6 agosto e 3 settembre, organizzati dal Comune di Pinerolo in merito all’articolazione oraria delle lezioni per l’anno scolastico 2009/2010 in relazione agli esistenti orari delle corse di trasporto studenti. Su richiesta del Comune di Piscina di Pinerolo, l’Agenzia ha incontrato il sindaco e l’assessore per rispondere alle richieste di genitori di studenti piscinesi che lamentavano il mancato adeguamento dell’orario del treno al nuovo orario scolastico.

L’Agenzia partecipa con la Regione Piemonte al monitoraggio del servizio interregionale Torino-Lione. A tale scopo il 27 febbraio 2009 a Chambéry e il 25 settembre 2009 a Lione, l’Agenzia ha partecipato alle apposite riunioni tra le regioni Rhône Alpes e Piemonte, i gestori ferroviari ed i rappresentanti di Comites di Chambéry e Lione per la puntuale verifica dell’andamento dei collegamenti in atto e l’analisi delle frequentazioni e della qualità del servizio offerto. Nelle predette riunioni sono state esaminate anche le modifiche riguardanti i collegamenti TGV effettuati dalla società Artesia sulla direttrice Milano-Torino-Parigi. Tali modifiche comportano una riduzione dei collegamenti nel periodo ottobre 2009-luglio 2010 a causa del mancato attrezzaggio del materiale TGV con i sistemi di sicurezza richiesti dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) per la circolazione sulla rete infrastrutturale italiana. Per la futura programmazione dei collegamenti ferroviari tra Lione e Torino, l’Agenzia ha illustrato e consegnato alla Regione Rhône Alpes lo studio del potenziamento dei servizi Torino-Bardonecchia al fine di verificare la compatibilità con i servizi nella tratta Modane-Lione per gli eventuali collegamenti in coincidenza a Modane

Linea Modane Orario 2010 – I servizi bus della Val di Susa



4.6.9. Studio nuovo orario Torre Pellice – Pinerolo

Per quanto riguarda la **linea Pinerolo – Torre Pellice** preso atto nei contatti con RFI delle difficoltà di avviare in tempi rapidi un progetto pilota di trasformazione del servizio ferroviario, l’Agenzia ha studiato la possibilità di realizzare un più immediato potenziamento del servizio con l’utilizzo di due treni (attualmente la linea è esercita con un solo treno che effettua un servizio a spola). Il nuovo modello di esercizio è stato proposto e condiviso con Trenitalia.

Successivamente, data la carenza di materiale rotabile di quest’ultima, è stata coinvolta nel progetto anche GTT

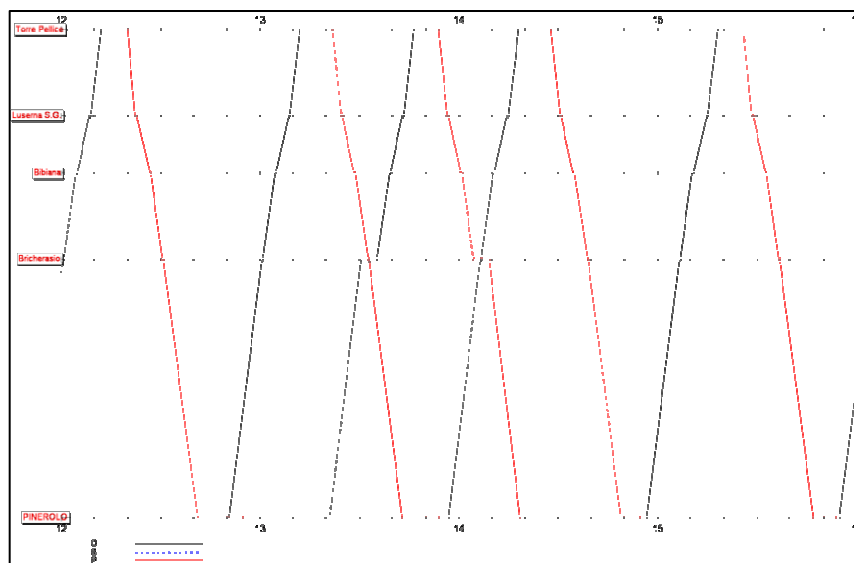


Figura 44 - Pinerolo-Torre Pellice - Proposta orario potenziato

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 2009, terminati i lavori, è proseguita, con personale interno, l’attività di verifica sugli impianti presenti nella nuova Stazione di Porta Susa non ancora completati al fine 2008 e, a seguito del favorevole esito delle prove, nel mese di novembre 2009 è stata autorizzata l’apertura al pubblico esercizio di ulteriori 16 scale mobili e 6 ascensori.

Nel 2009 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

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 2009; 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 stata estesa a tutti i Vettori che operano nell’ambito del Contratto di Servizio del TPL extraurbano di competenza dell’Agenzia, mediante completamento della “fase 3” di installazione degli apparati di bordo su tutti i veicoli dei relativi parchi mezzi aziendali (indicati dalle stesse Società) utilizzati sulle Autolinee di competenza dell’Agenzia.

B. Validazione informazioni

Grazie al completamento delle attività di cui sopra, il personale dell’Agenzia ha provveduto a validare i percorsi, le fermate ed i relativi Programmi di Esercizio (PEA) delle Autolinee svolti dai vari Vettori (con particolare riferimento, alle Società interessate alla “fase 3” di installazione degli apparati di bordo), verificando le informazioni in merito già disponibili e aggiornando, ove necessario, i supporti informatici utilizzati (shape file dei percorsi, nodi geo-referenziati delle fermate e data-base OMNIBUS dei Programmi di Esercizio interessati).

C. Verifica delle prestazioni del Sistema

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

Alla luce di tale attività, ferma restando l’opportunità di produrre periodicamente (con frequenza semestrale) un Report di verifica/confronto degli indici di funzionamento del Sistema, sono state individuate e analizzate dal personale dell’Agenzia le specifiche cause che comportano la mancata e/o parziale associazione delle corse PEA da parte del Sistema (e quindi le relative prestazioni di funzionamento), in merito alle quali si è definita l’istituzione di una procedura di verifica periodica, con il coinvolgimento dei Vettori interessati.

In particolare, le principali cause individuate risultano al momento essere:

- utilizzo in Servizio di TPL di veicoli non dotati di OTX da parte dei Vettori;
- utilizzo in Servizio di TPL di veicoli dotati di OTX non funzionante (completamente = OTX non trasmette, o parzialmente = GPS trasmette posizioni/ubicazioni non valide);
- verificarsi di temporanei periodi di assenza della trasmissione/comunicazione GPRS (buchi di comunicazione);
- effettuazione di percorsi/fermate differenti da quelle previste dal PEA.

La procedura di verifica periodica definita dal personale dell’Agenzia (di cui si prevede un’opportuna prosecuzione nel corso del 2010) ha comportato:

1. nel periodo settembre – dicembre 2009, invio a ciascun Vettore interessato di un report settimanale delle corse risultanti come non associate dal Sistema OTX e delle corse che sono state solo parzialmente associate (percorsi non completi), queste ultime opportunamente pre-verificate ed analizzate da parte del personale dell’Agenzia;
2. verifica delle informazioni/risposte inviate da ciascun Vettore, finalizzato a individuare e classificare opportunamente le cause delle anomalie rilevate (vd. elenco indicativo sopra riportato);
3. riscontro dei risultati di cui al precedente punto 1, con opportuno coinvolgimento di Divitech (Società fornitrice del SW del Sistema), per aggiornamento/miglioramento dell’algoritmo di associazione, e del Vettore, per eventuale modifica dei PEA interessati o ampliamento del parco mezzi dotato di apparati di bordo.

4.9. Attività di comunicazione e promozione del TPL nel 2009

Per quanto riguarda **la comunicazione e condivisione dei progetti portati avanti dall’Agenzia** e in particolare del Sistema Ferroviario Metropolitano, nel corso dell’anno

- l’Agenzia ha partecipato ai seguenti convegni:
 - 3 luglio 2009 Convegno Nazionale “L’Ingegneria ed i Sistemi di Trasporto Rapidi di Massa e Ferroviari” a Torino, intervento dal titolo “Caratteristiche Generali e Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino”
 - 17 settembre 2009 seminario sulle stazioni Alta Velocità
 - 28 settembre 2009 convegno Tram-Treno presso Siti
 - 27 novembre seminario sul protocollo trasporti della convenzione alpina e le politiche di trasferimento modale sulla direttrice Val Susa/Maurienne
- L’Agenzia ha partecipato a numerosi incontri sul territorio presso Comuni e Enti Locali.
- è stata realizzata e distribuita in occasione di incontri con Enti, aziende e utenti una brochure illustrativa del progetto SFM.



Figura 45 - Brochure divulgativa del SFM

- è stata realizzata e fornita apposita documentazione (mappe, schemi di servizio) al museo A come Ambiente per l’inserimento nel suo allestimento di informazioni sul progetto SFM.

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.

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.
- 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 ri-modulazione e l’integrazione delle risorse stanziato con Deliberazione n. 8/3 del 31/10/2008.

5.2. I veicoli tranviari

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 tra la Regione Piemonte e l’Agenzia all’ art. 14 comma 4 recita: “...Le parti, con riferimento alla “Strategia di investimento in materiale rotabile” contenuta nel PTA, danno atto che il finanziamento necessario al rinnovo del materiale rotabile ferrotranviario, troverà parziale copertura nelle risorse trasferite dallo Stato alla Regione ai sensi della L. 296/2006 e L. 244/2007”.

Per la redazione dei documenti di gara per l’acquisizione di nuove motrici l’Agenzia ha individuato le seguenti linee guida.

- Deve essere prevista l’acquisizione di motrici bidirezionali modulari da 35 m e 200 posti a pavimento basso (di capacità, comfort e prestazioni confrontabili con quelle della serie 6000 in uso) in numero tale da consentire, assieme alle 55 motrici serie 6000, l’esercizio completo delle linee 4 e 10.

- Deve essere previsto un contratto quadro per la fornitura opzionale, oltre alle motrici da 35 m, di ulteriori motrici dello stesso tipo ma di lunghezza 25 m, ottenuta con la diminuzione del numero di moduli.
- La scelta tra configurazione monodirezionale o bidirezionale della motrici da 25 m dovrà essere effettuata valutando attentamente le conseguenze della scelta in termini di
 - convenienza del prezzo di acquisto nel contesto del contratto quadro;
 - tempi di consegna;
 - economicità di esercizio (consumi, manutenzione);
 - flessibilità di utilizzo (possibilità di impiego sulle linee della rete);
 - capacità offerta;
 - possibilità di miglior sistemazione delle fermate;
 - possibilità di miglior sistemazione dei capilinea (es. via Brissogne, piazza Campanella) eventualmente in associazione a brevi prolungamenti/variazioni di tracciato.

GTT ha individuato in 16 il numero di nuove motrici da 35 m bidirezionali da 200 posti a piano basso necessarie per completare la dotazione necessaria ad esercire le linee 4 e 10 secondo i programmi a breve termine.

Oltre a ciò, nell’ottica di mantenimento dell’età media del parco e di adeguamento dello stesso agli standard di comfort delle motrici delle ultime generazioni (pavimento basso, elevate prestazioni, ecc.), occorre sostituire le circa 85 motrici di tipo 2800 tuttora utilizzate. Tali motrici di lunghezza 20 m e capacità di circa 120 posti, sono il risultato dell’assemblaggio e ricostruzione (anche due volte) di veicoli originali degli anni '30 del secolo scorso.

La tabella che segue illustra la possibile evoluzione del parco nell’ipotesi che le nuove motrici da 25 m siano omologate ed impiegabili su tutte le linee (eccetto, eventualmente 3 e 4) e che le linee siano esercite per quanto possibile con un solo tipo di motrice. I valori sono comprensivi della quota di motrici di riserva e fuori servizio.

Linee		2001	attuale	ripristino L. 10 e 18	potenziam. L. 4	+16 nuovi tram 35m	+19 nuovi tram 25m	+23 nuovi tram 25m	+27 nuovi tram 25m	Altre configurazioni possibili				
	2800	101	46	86	91	69	50	27	0	0				
	5000	51	53	53	53	53	53	53	53	53				
	7000	33	17	17	17	17	17	17	17	17				
	6000	0	55	55	55	55	55	55	55	55				
	nuovo 35m				0	16	16	16	16	16				
	nuovo 25m					0	18	42	69	69				
3	7000	16	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
4	5000	22												
	6000		38	38	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	2800			4	4									
9	5000		18	14	14	18	18	18	18	18	18	18	18	18
	nuovo 25m						18	18	18	18	18	18	18	18
	7000	17												
10	5000	29	5	17	22									
	6000		17	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	nuovo 35m					16	16	16	16	16	16	16	16	16
13	2800	22	23	23	23	23								
	5000							23	23	23	23	23	23	23
	nuovo 25m									23	23	23	23	23
15	2800	25		4	9									
	5000		26	22	17	26	26	26	26	26	26	26	26	26
	nuovo 25m									26	26	26	26	26
16	2800	26	23	27	27	27	27	27						
	5000		4						27					
	nuovo 25m									27	27	27	27	7
18	2800	28		28	28	19								
	5000					9	27	27						
	nuovo 25m						1	1	28	27	26	8	9	28
Dotazione linee		185	171	211	216	210	210	210	210	210				

Figura 46 - Evoluzione parco tram

Dall’esame della tabella si osserva che, con l’acquisizione di 19 motrici da 25 m e 130-150 posti, è possibile gestire 6 linee tranviarie su 8 con motrici “elettroniche” di nuova generazione (intendendo comprese in esse le motrici serie 5000, 6000 e 7000).

Con l’acquisizione di ulteriori 23 nuove motrici è possibile gestire tutte le linee tranne una (la 16 o la 18) con motrici di nuova generazione.

La radiazione completa della serie 2800 è possibile con l’acquisizione di un ultimo lotto di 27 nuove motrici.

La Regione Piemonte ha finanziato l’acquisizione di una prima tranche di motrici (16 da 35 m + 6 da 25 m) ed ha stipulato apposita convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso del 2009 GTT e la Regione hanno lavorato per definire le modalità di utilizzo delle sopra citate risorse ma allo stato attuale contrariamente a quanto previsto ancora non è stato elaborato un capitolato specifico.

5.3. 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 MOVlcentro (nodi di interscambio ferro – gomma per passeggeri) ed al progetto MOVllinea (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 MOVllinea 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. In funzione degli indirizzi che saranno forniti dal Consiglio di Amministrazione, sarà predisposta una prima ipotesi di Programma attuativo.

5.4. Gli investimenti per la realizzazione del SFM

5.4.1. Evoluzione degli interventi infrastrutturali

Per disporre di tutte le informazioni utili per gli approfondimenti progettuali sull’esercizio del SFM, l’Agenzia ha proseguito l’attività di monitoraggio dei progetti. A tal proposito ha partecipato ad incontri con i responsabili dell’infrastruttura di RFI e GTT ed ai tavoli tecnici organizzati dalla Regione. Ha realizzato, per ognuno dei punti fondamentali del nodo di Torino opportune schede con la descrizione degli interventi, tempistica e costi di progettazione ed esecuzione, stato dell’opera ecc. per il costante controllo dell’evoluzione dei lavori:

- La scheda sulla realizzazione della nuova fermata di Zappata.
- La scheda sull’attivazione della nuova fermata di Dora sotterranea con l’attrezzaggio delle banchine su entrambe le linee (lenta e veloce).
- La scheda sulla nuova stazione di Rebaudengo con l’innesto della ferrovia Torino – Ceres, l’allestimento dei marciapiedi su entrambe le linee e la realizzazione delle comunicazioni per il passaggio da una linea all’altra.
- La scheda sul futuro servizio FM5 con gli interventi da realizzarsi all’interno dello scalo di Orbassano per il passaggio e l’attestamento del servizio viaggiatori in uno scalo adibito esclusivamente ai treni merci.
- La scheda sul raddoppio della linea Torino-Pinerolo.
- La scheda sul raddoppio del tratto Settimo-Volpiano sulla linea Settimo-Rivarolo.

A seguito delle istanze emerse in Osservatorio, al fine di dare concreta risposta agli Enti Locali in merito al potenziamento del trasporto pubblico, il 23 gennaio 2009 è stato sottoscritto fra il Governo e la Regione Piemonte il I Atto Aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro all’interno del quale ha trovato collocazione il pacchetto di interventi prioritari legati al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. In particolare in tale pacchetto è stata inserita la nuova fermata Orbassano - San Luigi della FM5 e la rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano. Per la definizione delle modalità di individuazione delle risorse necessarie alla sua realizzazione è stata prevista la formulazione di uno specifico Accordo di Programma Quadro in cui dovranno essere puntualmente individuati gli interventi prioritari in termini procedurali e finanziari. L’Agenzia ha partecipato agli incontri fornendo approfondimenti relativi all’ubicazione della nuova fermata ed al percorso all’interno dello scalo ed ha preso contatti con il comune di Orbassano per il progetto sulla realizzazione del nodo di interscambio.

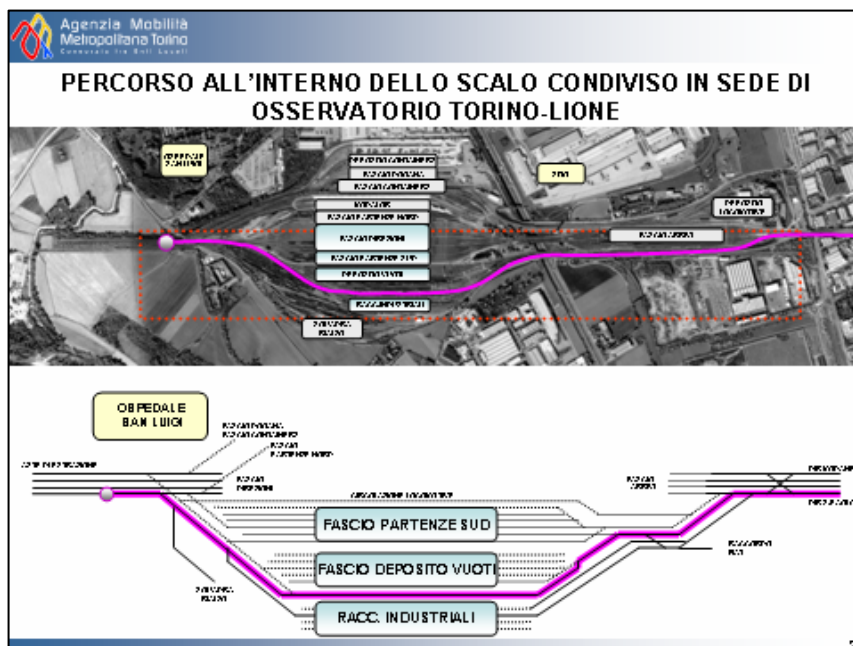


Figura 47 - FM5 – percorso all’interno dello scalo di Orbassano

All’interno del progetto di riorganizzazione del servizio ferroviario nell’area metropolitana, l’Agenzia ha partecipato agli incontri per il raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano della linea canavesana previsto per la realizzazione della linea FM1.

5.4.2. Scelta del materiale rotabile ferroviario

Nel corso del 2009 è stata realizzata una analisi dei treni attualmente utilizzati sulle linee ferroviarie regionali e una previsione del materiale necessario negli scenari futuri, in particolare in vista dello sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Per ciascuna linea attualmente esercita sono state approntate delle schede in cui sono stati individuati e calcolati i treni circolanti nell’orario 2008/09. Per ogni treno è stata individuata la tipologia del materiale utilizzato e per ogni materiale sono stati inseriti i dati relativi a:

- anni di fabbricazione o età di utilizzo;
- posti offerti a sedere per ognuna delle composizioni.

Per ogni treno sono stati individuati i picchi delle presenze dei viaggiatori (rilevati nella tratta dove si verifica il maggior numero di presenti).

Per il calcolo del materiale occorrente nello scenario futuro sono stati utilizzati parametri standard a partire dall’analisi del servizio attualmente offerto su ogni singola linea e si è ipotizzata una riorganizzazione del servizio in modo da creare un orario con relazioni omogenee e ripetitive in termini di origine e destinazione e uguale numero di fermate.

Calcolato il numero dei materiali occorrenti per ogni linea, si è provveduto, in base alle frequentazioni, ad individuare la tipologia di materiale più idonea.

Contemporaneamente alla realizzazione delle schede di ogni singola linea si è provveduto ad approntare una scheda riepilogativa del materiale in dotazione a Trenitalia e GTT e ad effettuare il confronto tra l’attuale materiale e le future occorrenze.

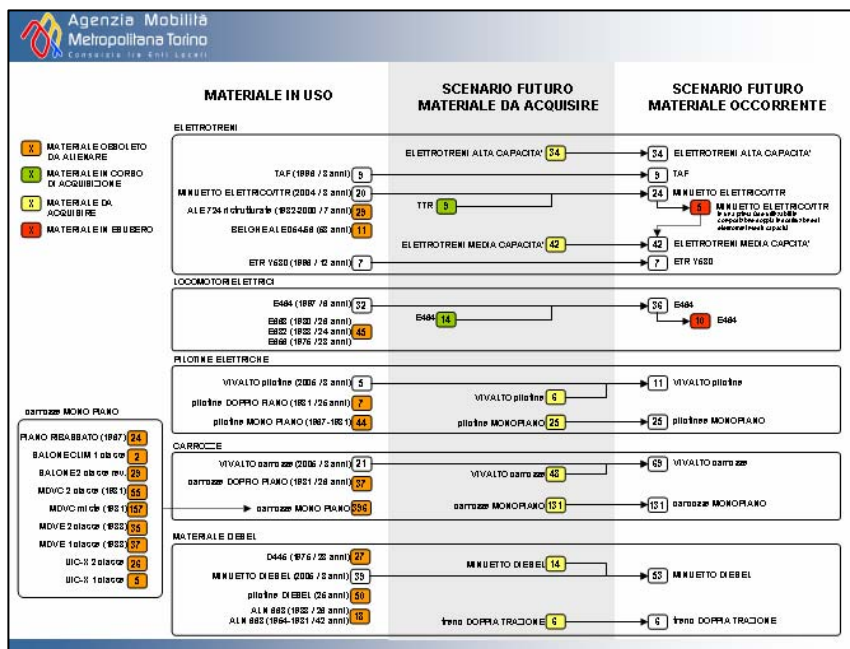


Figura 48 - Stima del materiale rotabile in uso e futuro – tabella riepilogativa

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 2009 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 Controllo di gestione: sviluppo del sistema di reportistica economico-finanziaria.

L'art. 8 del Regolamento per il controllo di gestione prevede l'integrazione tra la contabilità generale, finanziaria ed economica. A tal riguardo appare necessario attivare le procedure che permettano, con riferimento agli obiettivi gestionali definiti con il Piano Esecutivo di Gestione (PEG), la formulazione delle relative previsioni contabili, il monitoraggio e la raccolta dei dati a consuntivo in maniera stabile ed integrata.

Si è proceduto a riportare gli obiettivi assegnati mediante il PEG 2009 sul software di contabilità in maniera strutturata. A tal fine è stata creata una tabella con l'indicazione dell'ID di ciascun obiettivo e la relativa denominazione.

Il servizio Bilancio e Ragioneria ha collegato sul software di contabilità gli impegni agli obiettivi riportati sulla tabella creata a tal fine. È ora possibile avviare delle interrogazioni finalizzate ad evidenziare dal punto di vista economico-finanziario il grado di avanzamento dell'attività gestionale riferita a ciascun obiettivo e fornire una reportistica sull'entità di risorse impegnata per ciascun progetto ed obiettivo PEG.

Obiettivo PEG 2.III Predisposizione elenchi fornitori/prestatori di servizi.

Predisporre una procedura pubblica che consenta all'amministrazione di formare elenchi di fornitori e prestatori di servizi nel rispetto dell'art. 125 del D.Lgs. 163/2006 e del Regolamento per le spese in economia.

Si è proceduto ad una analisi dei settori merceologici e delle tipologie di servizi previsti nel Regolamento delle spese per l'acquisto in economia di beni e servizi approvato

dall'Assemblea con deliberazione 4/3 del 18/12/2006 è si è provveduto alla predisposizione della procedura di qualificazione ed iscrizione all'elenco.

Si è proceduto infine ad attivare la procedura per la formazione di elenchi di fornitori e prestatori di servizi nel rispetto della normativa vigente e del Regolamento per le spese in economia. Gli elenchi dei fornitori e dei prestatori di servizi sono pubblicati sul profilo di committente dell'Agenzia.

Già in fine d'anno 2009 alcune delle forniture sono state acquisite tramite procedure di selezione attivate all'interno dei fornitori iscritti all'albo (es. IMQ2010).

Obiettivo PEG 2.IV Gestione informatizzata flussi previdenziali e contabili

L'attività condotta ha riguardato due ambiti di lavoro:

a - elaborazione di un piano di lavoro finalizzato all'aggiornamento delle posizioni assicurative INPDAP dei dipendenti dell'Agenzia per la mobilità metropolitana;

b - semplificazione amministrativa: gestione informatizzata rapporti con tesoreria – attivazione ordinativo informatico con firma digitale.

Con riferimento all'aggiornamento delle banche dati relative ai dati previdenziali dei dipendenti nel 2009 si è proceduto alla predisposizione di un piano di lavoro finalizzato alla programmazione delle attività da svolgere per l'aggiornamento delle posizioni assicurative presso l'Inpdap relative al personale dipendente dell'Agenzia, anche attraverso un lavoro di pianificazione/risoluzione delle criticità finalizzato all'aggiornamento delle posizioni assicurative dei dipendenti anche attraverso contatti diretti con i referenti INPDAP.

Per quanto riguarda l'attività di cui al punto b) in data 06/04/2009 è pervenuta da Unicredit Banca Spa la documentazione necessaria per la stipula dell'atto aggiuntivo alla Convenzione di Tesoreria e i relativi allegati tecnici. In data 22 maggio 2009, con deliberazione n. 5/6, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la proposta all'Assemblea finalizzata, tra l'altro, a:

- 1) modificare il Regolamento di contabilità dell'Agenzia prevedendo la possibilità di formare documenti informatici e apporre la firma digitale sugli ordinativi di incasso/pagamento;
- 2) approvare lo schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Tesoreria al fine dell'adozione e gestione del Servizio di Ordinativo Informatico di Unicredit Banca Spa.

Quindi nel mese di dicembre 2009 è stata sperimentata l'attivazione del sistema mentre dal 1 gennaio 2010 si è proceduto all'attivazione.

Sono inoltre state previste iniziative programmate per intervenire sulla innovazione gestionale anch'esse rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate che consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

7. Innovazione gestionale

Obiettivo PEG 3.II Piattaforma Intranet – Internet di comunicazione e condivisione delle informazioni (Open Web MTM)

Nel 2008 l'Agenzia ha avviato una prima sperimentazione (vedere progetto PEG 2008 3 III "Introduzione di sistemi operativi open source") avente l'obiettivo di avviare l'uso di sistemi operativi e programmi applicativi rilasciati con licenze a codice sorgente aperto.

È stato attivato un database server che viene ora utilizzato per ospitare le basi dati sulla mobilità (IMQ) e per altre applicazioni ad uso interno.

Nel corso del 2009 si è scelto di adottare un applicativo CMS (Content Management System) scelto tra quelli rilasciati a codice sorgente aperto con l'obiettivo di permettere la gestione dell'attuale sito internet dell'Agenzia in maniera più agevole e la creazione di una rete intranet di facile consultazione e aggiornamento anche da parte di personale non specializzato nei linguaggi del Web.

Dopo aver valutato quattro diversi programmi open source per la gestione dei contenuti (Drupal, ezPublish, Joomla e Plone), analizzate le peculiarità di ciascuno di essi ed effettuate le comparazioni è stato prescelto Plone sia per la grande varietà di funzionalità offerte sia per il grado di adozione nel settore della Pubblica Amministrazione che ne testimonia la qualità e la rispondenza del prodotto alle esigenze di un moderno Ente pubblico.

Si è proceduto nella seconda parte del 2009 alla partecipazione ad un corso di formazione presso una azienda specializzata del settore.

È stata attivata nel mese di settembre 2009 la intranet, accessibile da tutte le postazioni di lavoro dell'Agenzia, con le sezioni Rassegna Stampa e Biblioteca.

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	171.571.927,00	
Pagamenti	169.917.842,63	
<i>differenza</i>		1.654.084,37
Residui attivi della competenza	89.008.537,77	
Residui passivi della competenza	90.432.884,17	
<i>differenza</i>		- 1.424.346,40
avanzo al 31.12.2009		+229.737,97

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 2009	€	46.744.419,26
- riscossioni nell'esercizio	€	229.318.844,98
pagamenti nell'esercizio	€	241.048.826,14
fondo di cassa al 31 dicembre 2009	€	35.014.438,10
residui attivi	€	103.084.503,89
residui passivi	€	132.002.577,84
avanzo di amministrazione accertato	€	6.096.364,15
		=====

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2009 corrisponde al saldo del conto del tesoriere, depositato in contabilità fruttifera presso lo stesso per € 7.189.769,25 e depositato presso la

contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato per € 27.824.668,85.

8.1. Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2009 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	9.699.064,00
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	3.980.530,53
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	240.712.895,12
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	3.423.742,71
Totale Titolo II	€	257.816.232,36
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	11.700,00
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	150.204,71
Rimborsi da Enti e privati	€	256,90
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	9.445,65
Totale Titolo III	€	171.607,26

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2009
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	257.816.232,36
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	171.607,26
Totale generale Entrate Correnti		257.987.839,62
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	2.083.297,62
Totale generale Entrate da trasferim. di capitale		2.083.297,62

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2009, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Personale	€	1.354.431,68
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	23.130,23
Prestazioni di servizi	€	250.760.397,87
Utilizzo di beni di terzi	€	170.347,99
Trasferimenti	€	4.438.437,44
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00
Imposte e tasse	€	187.108,81
Oneri straordinari della gestione corrente	€	28.379,33
Totale Titolo I	€	256.962.233,35
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	25.868,30
Trasferimenti di capitale	€	2.853.297,62
Totale Titolo II	€	2.879.165,92

PARTE II - SPESA		Impegni 2008
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	256.962.233,35
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
Totale generale Spese correnti		256.962.233,35
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	2.879.165,92
Totale generale Spese in conto capitale		2.879.165,92

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:

	2009
<i>Entrate Correnti</i>	257.987.839,62
<i>Spese Correnti</i>	256.962.233,35
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
Situazione economica	1.025.606,27

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2009 a **€2.879.165,92** sono stati finanziati da:

entrate proprie	per € 795.868,30
trasferimenti in c/capitale dalla Regione Piemonte	per € 2.083.297,62

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 2009</i>
<u>Entrate</u>			
Titolo II - Trasferimenti	256.963.700,00	259.368.500,00	257.816.232,36
Titolo III - Entrate extratributarie	21.000,00	180.500,00	171.607,26
Titolo IV - Entrate da capitali	24.995.000,00	27.078.300,00	2.083.297,62
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	509.327,53
Avanzo applicato	0,00	770.000,00	0,00
Totale generale Entrate	285.009.700,00	290.427.300,00	260.580.464,77

	Previsione iniziale	Previsione Definitiva	Rendiconto 2009
Spese			
Titolo I - Spese correnti	256.893.200,00	259.457.500,00	256.962.233,35
Titolo II - Spese in conto capitale	25.086.500,00	27.939.800,00	2.879.165,92
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	509.327,53
Totale generale Spese	285.009.700,00	290.427.300,00	260.350.726,80
Risultato di gestione (avanzo di competenza)			229.737,97
Totale a pareggio			260.580.464,77

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

- n. 1.1 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 29/01/2009
- n. 2.2 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19/02/2009
- n. 4.1 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 16/04/2009
- n. 7.1 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 01/07/2009
- n. 2.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 24/09/2009. Con il medesimo provvedimento si è provveduto alla ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi ed alla presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL.
- n. 12.1 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12/11/2009
- n. 4.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 26/11/2009
- n. 14.7 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17/12/2009

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 **€1.552.267,64** derivano da:

Maggiori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	+	195.064,00
Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	-	508.069,47
Minori trasferimenti da Regione Piemonte	€	-	370.204,88
Minori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	678.557,29
Minori contributi da Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	189.500,00
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000,00

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a minori entrate per **€8.892,74** derivano da:

Minori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	-	8.300,00
Maggiori interessi attivi su giacenze di cassa	€	+	204,71
Minori proventi diversi	€	-	797,45

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€2.495.266,65** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	58.968,32
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	43.229,77
Prestazioni di servizi	€	1.599.342,13
Utilizzo di beni di terzi	€	17.952,01
Trasferimenti	€	681.662,56
Imposte e tasse	€	8.311,19
Oneri straordinari della gestione corrente	€	1.320,67
Fondo di riserva	€	84.480,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€25.060.634,08** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	65.631,70
Trasferimenti di capitale	€	24.995.002,38

8.2. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per €715,46 derivanti da:

Minori interessi attivi su giacenze di cassa	€	715,46
--	---	--------

Si registra altresì una variazione in **attivo di €7.534,13** derivante da:

Maggiori trasferimenti da comuni consorziati per servizi TPL	€	7.534,13
--	---	----------

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per €300.948,47 derivanti da:

Minori spese per personale	€	36.300,76
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	1.556,04
Minori spese per prestazioni di servizi	€	248.253,96
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	2.244,51
Minori trasferimenti	€	627,36
Minori spese per imposte e tasse	€	4.701,68
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	7.264,16

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:

Gestione di competenza		
Totale accertamenti di competenza	+	260.580.464,77
Totale impegni di competenza	-	260.350.726,80
SALDO GESTIONE COMPETENZA	+	229.737,97
Gestione dei residui		
Minori residui attivi	-	715,46
Maggiori residui attivi	+	7.534,13
Minori residui passivi	+	300.948,47
SALDO GESTIONE RESIDUI	+	307.767,14
Riepilogo		
SALDO GESTIONE COMPETENZA	+	229.737,97
SALDO GESTIONE RESIDUI	+	307.767,14
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO	+	770.000,00
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO	+	4.788.859,04
<u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/20089</u>	+	<u>6.096.364,15</u>
FONDO DI DOTAZIONE	-	2.500.000,00
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE	+	3.596.364,15

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:

ATTIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2009	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2009
		+	-	
A) IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	215.042,74	122.706,25	85.449,52	252.299,47
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale immobilizzazioni	215.042,74	122.706,25	85.449,52	252.299,47
B) ATTIVO CIRCOLANTE				
CREDITI	71.816.065,43	257.979.177,52	226.710.739,06	103.084.503,89
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	46.744.419,26	229.318.844,98	241.048.826,14	35.014.438,10
Totale Attivo circolante	118.560.484,69	487.298.022,50	467.759.565,20	138.098.941,99
C) RATEI E RISCONTI				
RATEI ATTIVI	1.950,00	2.700,00	1.950,00	2.700,00
RISCONTI ATTIVI	13.730,82	16.210,27	13.730,82	16.210,27
Totale ratei e risconti	15.680,82	18.910,27	15.680,82	18.910,27
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)	118.791.208,25	487.439.639,02	467.860.695,54	138.370.151,73
Conti d'ordine	236.352,05	1.700,34	105.802,45	132.249,94

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 31/12/2009 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 31/12/2009 determinato dal Tesoriere dell’Ente.

PASSIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2009	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2009
		+	-	
A). PATRIMONIO NETTO	6.025.934,65	1.243.889,18	770.000,00	6.499.823,83
B) CONFERIMENTI	12.400.886,78	2.853.297,62	8.481.237,32	6.772.947,08
C) DEBITI	100.364.386,82	257.775.189,83	233.042.195,83	125.097.380,82
D) RATEI E RISCONTI	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)	118.791.208,25	261.872.376,63	242.293.433,15	138.370.151,73
Conti d'ordine	236.352,05	1.700,34	105.802,45	132.249,94

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2009 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	+ 257.838.384,91	
B) COSTI DI GESTIONE	- 257.016.824,09	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+ 821.560,82	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 150.204,71	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 272.123,65	
RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)		1.243.889,18

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 6.499.823,83 è stato incrementato al 31 dicembre 2009 per € 1.243.889,18 , pari al risultato economico d'esercizio, e decrementato in corso d'anno di € 770.000,00 importo pari all'avanzo d'amministrazione applicato al Bilancio 2009 per il finanziamento di spese di investimento. L'incremento del patrimonio é 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 2009, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00 risulta ancora da incassare al 31/12/2009 per € 17.968,65 dalla Provincia di Torino quale anticipazione della quota dei comuni che non hanno aderito sin dall'inizio al Consorzio., fatta salva la ripetizione della stessa alla Provincia da parte dell'Agenzia, al momento dell'adesione dei comuni stessi.

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 2009 per la gestione dell'Agenzia.