

**Agenzia Mobilità  
Metropolitana Torino**  
Consorzio tra Enti Locali

**ALLEGATO B**

**BILANCIO PREVISIONALE 2010  
E  
BILANCIO PLURIENNALE 2010-2012  
RELAZIONE**

**19 NOVEMBRE 2009**



**Indice**

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO.....	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo .....	5
1.2.	Funzionamento dell’Agenzia .....	23
1.2.1.	Premessa.....	23
1.2.2.	Spese per il personale .....	24
1.2.3.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma. ....	25
1.2.4.	Spesa per rappresentanze, mostre, pubblicità, convegni. ....	26
1.2.5.	Criteri per la concessione di contributi. ....	27
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2010 E TRIENNALE 2010-2012 .....	29
2.1.	Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino .....	31
2.1.1.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	31
2.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana.....	31
2.1.3.	La qualità percepita dai cittadini .....	33
2.1.4.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....	34
2.1.5.	Le valutazioni di scenario .....	37
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino.....	39
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell’area metropolitana .....	39
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano .....	40
2.2.3.	Linee di metropolitana .....	42
2.2.4.	Sistema tranviario .....	43
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	46
2.2.6.	Risultati attesi .....	46
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2010-2012 .....	49
2.3.1.	Dal programma triennale del TPL 2007-2009 al programma 2010-2012.....	49
2.3.2.	Il programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2009 .....	49
2.3.3.	La programmazione del TPL nell’area metropolitana .....	51
2.3.4.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.....	53
2.3.5.	Servizio ferroviario metropolitano .....	57
2.3.6.	Osservazione dei servizi.....	64
2.3.7.	Il sistema tariffario.....	66
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL .....	67
2.4.1.	La gestione dei contratti.....	67
2.4.2.	La promozione del trasporto pubblico.....	68

---

2.5. La strategia degli investimenti .....	69
2.5.1. La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia.....	69
2.5.2. Piano autobus in base a normativa regionale.....	69
PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO	71
3.1. Innovazione gestionale.....	71
PARTE 4. RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO .....	72
4.1. Entrata.....	72
4.2. Uscita .....	81
4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2010-2012 .....	90

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

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

Nel corso del 2009, il quadro normativo del settore del trasporto pubblico locale è stato mutato in più occasioni con interventi del legislatore nazionale (altri sono preannunciati all'atto della redazione del presente documento).

Con la presente parte della Relazione si intende fornire una visione dell'evoluzione del quadro normativo di settore in corso partendo da quanto delineato con la Relazione al Bilancio 2009, opportunamente integrato con gli aspetti di novità.

#### La normativa europea.

Il Trattato di Roma del 1952 istitutivo della CEE, dedica il Titolo V (nella versione consolidata del Trattato sull'Unione Europea) ai Trasporti prevedendo, all'art. 73, la compatibilità con il Trattato degli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.

Il Regolamento (CEE) n. 1191/69, modificato dal Regolamento (CEE) n. 1893/91, relativo all' "azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile", ha rappresentato la norma fondamentale del settore a livello comunitario introducendo la nozione di "obbligo di servizio pubblico", vale a dire gli " obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni".

Lo stesso Regolamento ha determinato lo schema generale di applicazione degli obblighi di servizio nel trasporto terrestre, indicando la possibilità per i diversi Stati membri di imporre o mantenere determinati obblighi di servizio, garantendo agli operatori le compensazioni economiche necessarie a soddisfare gli obblighi riconosciuti dal soggetto pubblico.

Il Regolamento ha individuato tre tipologie di obblighi di servizio:

- obbligo di esercizio: volto a far sì che l'erogatore del servizio adotti tutte le misure in grado di garantire un servizio di trasporto conforme a norme di continuità, regolarità e capacità;
- obbligo di trasporto: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti ed effettui e qualsiasi trasporto di persone (o merci) a prezzi e condizioni generali predeterminati;
- obbligo tariffario: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti prezzi omologati in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa.

Con l'approvazione del Regolamento 1893/91 il campo di applicazione del Regolamento 1191/69 è stato esteso agli operatori dei trasporti urbani, extraurbani e regionali e, in particolare, accanto agli obblighi di servizio è stato introdotto il contratto di servizio pubblico, quale strumento di regolamentazione del rapporto tra la pubblica amministrazione e l'impresa di trasporto.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Si segnalano anche la Direttiva "quadro" 440/1991/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e accolta nell'ordinamento italiano con decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del

Nulla però disponeva il Regolamento in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto.

Peraltro, l'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato 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.

Con la Sentenza "Altmark" Causa C-280/00 si è registrato un importante arresto della Corte di Giustizia che ha riguardato l'applicazione del Regolamento 1191/69; in particolare la sentenza ha stabilito che *condizione per l'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.*

*Tuttavia, sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione 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 delle seguenti condizioni:*

*- 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.*

\*\*\*

Sempre nel 2000, è da registrare la pubblicazione sulla GUCE del 29/04/2000, della "Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto Comunitario" (2000/C 121/02); la Commissione, dato il ricorso sempre più frequente a questa forma di associazione con gli operatori, ha ritenuto necessario informare gli operatori interessati e i poteri pubblici sulle disposizioni ritenute applicabili alle concessioni. Per quanto riguarda le

---

1998, la Direttiva 52/2000/CE sulla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, recepita con il D.Lgs. n. 333 del 2003, nonché la Rettifica della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) che unitamente alle direttive 2001/12/CE 2001/13/CE è stata recepita con il D.Lgs. 188/2003

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.”*

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 trattamento, trasparenza, mutuo riconoscimento e proporzionalità:

- la 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'onori. 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;
- la 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);
- la 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.
- il 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.

\*\*\*

La necessità di assicurare una gestione più efficiente ed efficace dei servizi di trasporto, la volontà di definire un quadro normativo certo ed omogeneo, l'esigenza di aggiornare le regole sugli aiuti di Stato, hanno pertanto spinto la Commissione europea ad adottare un nuovo Regolamento.

Dopo una prima proposta presentata nel luglio del 2000 e ritirata nel 2005, 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 natura<sup>2</sup> a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico<sup>3</sup>;
- che i contratti di servizio pubblico siano aggiudicati conformemente alle norme previste nel regolamento stesso qualora tali contratti assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE<sup>4</sup>;
- la possibilità di affidare i servizi *in house*, qualora ricorrano le condizioni previste dal Regolamento, e non sia vietato dalla legislazione nazionale, ad un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture<sup>5</sup>;
- 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;

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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".

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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.

- la facoltà, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di valore limitato<sup>6</sup>;
- 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 entra in vigore il 3 dicembre 2009 ad eccezione dell'applicazione delle norme sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada (art. 5) per le quali è previsto un periodo transitorio di 10 anni durante il quale gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto. **Sul punto il legislatore nazionale è intervenuto nel corso del 2009 [vedi infra] anticipando per alcuni aspetti l'applicazione dell'art. 5.**

Il Regolamento prevede inoltre, tra l'altro, che i contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente all'entrata in vigore dello stesso Regolamento in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4<sup>7</sup>.

Visto il richiamo operato dal Regolamento alle direttive 2004/17/CE<sup>8</sup> o 2004/18/CE<sup>9</sup>, si riportano di seguito le disposizioni di tali direttive che definiscono le concessioni di servizi e che con l'entrata in vigore del Regolamento 1371/2007 saranno discriminanti circa l'individuazione della procedura di selezione:

- Direttiva 2004/17/CE - art. 1, paragrafo 3, lett. b): La «concessione di servizi» è un 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;
- Direttiva 2004/18/CE - art. 1, paragrafo 4: La «concessione di servizi» è un 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.

---

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> Dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi. Tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50% se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

<sup>8</sup> Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali

<sup>9</sup> Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi

Tali disposizioni trovano attuazione nell'art. 3 del D.Lgs. 163/2006 comma 12 laddove si definisce la concessione di servizi come *un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi [avente quindi per oggetto le prestazioni di servizi di cui all'allegato II], 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. 30, comma 2, amplia la definizione stabilendo che “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”.

\*\*\*

### Normativa nazionale e regionale

Come è noto, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato interessato da una forte e significativa produzione normativa, a partire dalla riforma organica della disciplina di settore introdotta dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (c.d. “decreto Burlando”), mentre a livello regionale la legge di riferimento per il TPL è rappresentata dalla L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 così come modificata ed integrata dalla L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

Con il “decreto Burlando”, attuativo della delega contenuta nella legge “Bassanini” n. 59 del 1997, sono stati affrontati principalmente i seguenti aspetti:

- a. riallocazione, all'insegna del principio di sussidiarietà, delle diverse competenze in materia, elencando tassativamente le funzioni statali ed operando il conferimento di tutte le altre funzioni e compiti a regioni ed enti locali, imponendo alle regioni di conferire alle province, ai comuni e agli altri enti locali le funzioni che non necessitano di unitario esercizio a livello regionale;
- b. individuazione dei criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, miranti ad incentivare il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi.

Non manca nel decreto un riferimento al Regolamento 1191/69 in materia di compensazioni economiche degli obblighi di servizio laddove, all'art. 17, è previsto che le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Con riferimento all'introduzione delle regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi, i temi fondamentali trattati nel decreto riguardano:

- a. l'obbligo di regolare i rapporti tra ente locale e soggetto erogatore i servizi di trasporto pubblico locale mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni;

- b. 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;
- c. la partecipazione alle gare di soggetti in possesso dei requisiti di idonei morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione, terminato il periodo transitorio previsto dal decreto (o dalle singole leggi regionali), delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali;
- d. l'aggiudicazione, che deve avvenire sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite.

Al fine di consentire un graduale approccio al nuovo assetto, il legislatore ha previsto un periodo transitorio nel corso del quale è stata data alle Regioni la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti in essere ai concessionari.

La scadenza del periodo transitorio, fissata inizialmente al 31/12/2003, più volte posticipata, è avvenuta, in linea generale, il 31/12/2007<sup>10</sup>. Sulla base dell'ultimo periodo dell'art. 18 comma 3 bis del decreto Burlando, dal 1 gennaio 2008 tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali.<sup>11</sup>

Peraltro, il comma 3 ter dell'art. 18, introdotto dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266, prevede che le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a

---

<sup>10</sup> Termine prorogato dall'art. 6, comma 4-bis, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17. Precedentemente l'art. 11, comma 3, L. 1° agosto 2002, n. 166, aveva stabilito che il termine originario del 31 dicembre 2003 potesse essere prorogato per un biennio. Successivamente era stato stato prorogato al 31 dicembre 2005 dall'art. 23, comma 3-bis, D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2004, n. 47 e al 31/12/2006 dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

<sup>11</sup> Con riferimento alle modalità di affidamento, è utile ricordare che con l'entrata in vigore della legge 15 dicembre 2004, n. 308, "*Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione*", è stata sancita l'esclusione del TPL dall'ambito di applicazione dell'art. 113 del Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2000 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali – T.U.E.L.) che, come modificato dall'art. 35 della L. 448/2002, aveva introdotto una disciplina di carattere generale sulla gestione delle reti e sull'erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica prevedendo tre modalità per l'affidamento della gestione del servizio:

- a) espletamento di gare ad evidenza pubblica;
- b) affidamento a società a capitale misto pubblico privato, con socio privato scelto mediante gara;
- c) affidamento *in house*<sup>11</sup>, alle seguenti condizioni:
  - 1. sussistenza tra amministrazione aggiudicatrice e affidatario del servizio di rapporto di delegazione interorganica;
  - 2. titolarità in capo all'ente pubblico di un controllo su tale soggetto analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi;
  - 3. il soggetto erogatore deve realizzare la parte più importante della propria attività in favore dell'ente che lo controlla.

un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni:

a) *per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;*

b) *si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni.*

A tale riguardo, ovvero della possibilità da parte della Regione di disporre la proroga di cui all'art. 18 comma 3 ter, si richiamano le seguenti disposizioni:

- art. 10 della L.R. Piemonte 17/2004, che stabilisce che *il termine di cui all'articolo 21, comma 1, della l.r. 1/2000 (periodo in cui vale la procedura semplificata di affidamento dei servizi) è differito al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia;* il legislatore regionale ha quindi scelto di operare un rinvio dinamico alla legislazione statale circa la durata del periodo transitorio per la Regione Piemonte;
- art. 11 comma 2-quater della L.R. Piemonte 1/2000: *la Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio;* ciò, con riferimento ai servizi di competenza dell'Agenzia sembrerebbe essere avvenuto con l'Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009;
- l'art. 19 comma 2 dell'Accordo di programma, sottoscritto tra Regione Piemonte e Agenzia il 26/03/2008<sup>12</sup>, il cui schema prevede che *in attesa che si concludano le procedure che consentiranno all'Agenzia di rendere note nel bando di gara le condizioni che regoleranno la messa a disposizione di reti, impianti e di altre dotazioni patrimoniali, la cui disponibilità è essenziale per l'effettuazione del servizio (art. 18 co. 2 lett. A) del D.Lgs. 422/1997), il termine previsto nel programma triennale regionale 2007-2009 entro cui gli enti procedono all'avvio delle gare è posticipato al termine del periodo transitorio concesso e **concedibile** dalla normativa nazionale.*

In relazione a quanto sopra la Giunta Regionale, nell'approvare lo schema di Accordo di programma (D.G.R. n. 21 - 8274 del 25 febbraio 2008) ha quindi stabilito specifici criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio, così come previsto dall'art. 11 comma 2-quater della L.R. 1/2000 posticipando il termine entro cui procedere all'avvio delle gare in relazione alla soluzione del problema della disponibilità dei beni essenziali (peculiare per i servizi di TPL della città di Torino), e nel limite del periodo transitorio concedibile dalla normativa nazionale. In particolare viene in evidenza il servizio urbano e suburbano della Città di Torino, in quanto esercito dalla società GTT (società risultante dalla fusione intervenuta tra le società ATM e SATTI affidatarie di servizi di TPL operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale, rispettivamente per i servizi urbani e suburbani di

<sup>12</sup> Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009

Torino e per i servizi di TPL extraurbani della provincia di Torino), che risponde alle caratteristiche sopra richiamate dall'art. 18 comma 3 ter.

\*\*\*

L'Accordo di programma sottoscritto con la Regione Piemonte il 26/03/2008 ha assegnato le risorse per il finanziamento dei servizi minimi (automobilistici e tranviari), a compensazione degli oneri conseguenti ai contratti di servizio, sottoscritti con gli esercenti (oltre che per la gestione delle attività connesse al conferimento della materia) determinandone l'importo, per il 2007, in € 153.599.413,46 (+ IVA), con un indicizzazione annua pari al 50% dell'indice di inflazione programmata definito nel DPEF. A tali risorse si aggiungono quelle destinate al finanziamento dei servizi minimi ferroviari di competenza dell'Agenzia che al 2007 ammontano ad € 46.175.042,85 inclusivo di Iva 10 % ed oneri di funzionamento Agenzia.

L'Accordo prevede che qualora si rendessero successivamente disponibili a vario titolo eventuali risorse, la loro assegnazione sarà disciplinata in un apposito "addendum" con modalità tali da non inficiare gli atti consequenziali all'Accordo stesso.

Nella fattispecie, per effetto delle disposizioni contenute nella L. 24/12/2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) all'art. 1 commi 295 ("al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi di TPL, di attuare il processo di riforma del settore e di garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti è riconosciuta la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio da autotrazione") e 298 (... "al fine di adeguare le risorse destinate ai servizi di TPL [...] è attribuita alle Regioni una quota dell'accisa sul gasolio [...]"), a decorrere dal 2008 si sono rese disponibili ulteriori risorse che, per la Regione Piemonte, sono pari a complessivi € 43.422.222,30.

Con D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008, la Regione Piemonte, ha disposto l'integrazione delle risorse economiche previste per l'espletamento dei servizi di trasporto per il periodo di validità 1/1/2008 – 31/12/2010 con le risorse di cui sopra provvedendo al riparto tra i soggetti di delega ex art. 9 della L.R. 1/2000 ed attribuendo all'Agenzia l'importo di € 25.677.774,44. Tali risorse seguiranno il medesimo regime di aggiornamento annuo già previsto per le risorse indicate nel Programma Triennale ovvero saranno adeguate in ragione del 50% dell'inflazione programmata dallo Stato per l'anno di riferimento.

Successivamente, con D.G.R. n. 32-9796 del 18/10/2008, la Regione Piemonte ha approvato le bozze di "Addendum" agli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, tra i quali quello relativo all'Accordo con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, sottoscritto in data 28/11/2008.

Con la medesima deliberazione, come modificata successivamente con D.G.R. 57-10312 del 16/12/2008, è stato disposto il trasferimento delle risorse ai soggetti di delega che, sulla base di intese con le aziende (concessionarie dei servizi di TPL) provvederanno ad erogare le stesse risorse, per l'anno 2008, subordinando l'erogazione delle stesse risorse, per l'anno 2009, agli enti soggetti di delega, solo a seguito della pubblicazione di un bando di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza.

\*\*\*

L'art. 23 bis della L. 133/2008, ha innovato la materia dei servizi pubblici di rilevanza economica, tra i quali il trasporto pubblico locale, prevedendo, tra l'altro:

- la possibilità di derogare alle modalità di affidamento ordinario (procedure competitive ad evidenza pubblica), per situazioni 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, nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria;
- il divieto dei “soggetti titolari della gestione di servizi pubblici locali non affidati mediante le procedure competitive [..., di] acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, ne' svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, ne' direttamente, ne' tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, ne' partecipando a gare. [...].
- la possibilità (negata agli attuali concessionari in proroga per effetto dell'art. 18 del D.Lgs. 422/97) per i “soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali [..., di] concorrere alla prima gara svolta per l'affidamento, mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, dello specifico servizio già loro affidato.”
- l'indicazione di procedere, in ogni caso, entro la data del 31 dicembre 2010, per l'affidamento dei servizi [...] mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica;
- il rinvio ad uno o più regolamenti, da emanarsi entro il 17/02/2009, al fine di, tra l'altro,
  - *armonizzare la nuova disciplina e quella di settore applicabile ai diversi servizi pubblici locali, individuando le norme applicabili in via generale per l'affidamento di tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica in materia [...], trasporti, [...];*
  - *disciplinare, per i settori diversi da quello idrico, fermo restando il limite massimo stabilito dall'ordinamento di ciascun settore per la cessazione degli affidamenti effettuati con procedure diverse dall'evidenza pubblica o da quella di cui al comma 3, la fase transitoria, ai fini del progressivo allineamento delle gestioni in essere alle disposizioni di cui al presente articolo, prevedendo tempi differenziati e che gli affidamenti diretti in essere debbano cessare alla scadenza, con esclusione di ogni proroga o rinnovo;*
  - *prevedere nella disciplina degli affidamenti idonee forme di ammortamento degli investimenti e una durata degli affidamenti strettamente proporzionale e mai superiore ai tempi di recupero degli investimenti;*
  - *disciplinare, in ogni caso di subentro, la cessione dei beni, di proprietà del precedente gestore, necessari per la prosecuzione del servizio;*
  - *individuare espressamente le norme abrogate ai sensi del presente articolo.*

**Il Regolamento non è ancora stato emanato. In compenso, le disposizioni contenute nell'art. 23 bis della L. 133/2008 sono oggetto di ulteriori modifiche [vedi infra].**

\*\*\*

**L'art. 25 della legge 28/01/09, n. 2 (Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 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*”) ha previsto specifici interventi finanziari a favore delle ferrovie e del trasporto pubblico locale.**

**In particolare oltre a prevedere l'istituzione un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. con una dotazione di 960 milioni di euro per l'anno 2009, il comma 2 dell'art. 25 prevede che, per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia s.p.a., e' autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011.**

**L'erogazione delle risorse e' subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione per garantire che il fabbisogno dei servizi sia contenuto nel limite degli stanziamenti di bilancio dello**

Stato, complessivamente autorizzati e delle eventuali ulteriori risorse messe a disposizione dalle Regioni per i contratti di servizio di competenza, nonché per garantire che, per l'anno 2009, non vi siano aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che doveva emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto, devono essere destinate le risorse per i diversi contratti. Il decreto non è stato ancora emanato.

L'articolo 7, comma 3-ter, della legge 9-4-2009 n. 33 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, recante misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi", ha previsto, integrando il comma 1 dell'art. 18 del Decreto Legislativo n. 422/1997, che i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario "comunque affidati" abbiano una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei.

La norma, quindi, da un lato, inserisce una durata minima dei contratti di affidamento, pari a sei anni, che peraltro coincide con il limite massimo previsto dalla normativa regionale, dall'altro, ne aumenta la durata massima, portandola dai nove anni previsti dal Decreto Legislativo n. 422/1997, a dodici anni, in considerazione della previsione di una possibilità di rinnovo, da parte delle Regioni.

La motivazione addotta a sostegno di un più esteso periodo di affidamento è, in generale, quella di consentire al gestore una pianificazione di lungo termine del servizio, che tenga conto di una efficiente gestione del personale e della necessità di ottenere risorse finanziarie adeguate per sostenere investimenti a redditività differita, disponendo di un arco temporale congruo al recupero di detti investimenti.

L'art. 30 (Tutela non giurisdizionale dell'utente dei servizi pubblici) della legge 18 giugno 2009, n. 69 (*Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile*) stabilisce che le carte dei servizi dei soggetti pubblici e privati che erogano servizi pubblici o di pubblica utilità contengono la previsione della possibilità, per l'utente o per la categoria di utenti che lamenti la violazione di un diritto o di un interesse giuridico rilevante, di promuovere la risoluzione non giurisdizionale della controversia, che avviene entro i trenta giorni successivi alla richiesta; esse prevedono, altresì, l'eventuale ricorso a meccanismi di sostituzione dell'amministrazione o del soggetto inadempiente.

La disposizione normativa prevede che *"entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge (4 luglio 2009), le autorità amministrative che svolgono la propria attività nelle materie contemplate dal codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, dalla legge 14 novembre 1995, n. 481, e dalla legge 31 luglio 1997, n. 249, nell'autonomia garantita dai rispettivi ordinamenti, nonché, per i servizi pubblici o di pubblica utilità non regolati dalle medesime autorità, esclusi i servizi pubblici locali, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, emanano un decreto che individua uno schema-tipo di procedura conciliativa ai sensi del comma 1, da recepire nelle singole carte dei servizi entro il termine di novanta giorni dalla data della sua adozione."*

La legge 23 luglio 2009, n. 99 contenente "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" interviene nuovamente nel settore dei trasporti pubblici locali apportando ulteriori modifiche al D.Lgs. 422/97.

In particolare l'art. 60 della legge, all'art. 18 del D.Lgs 422/97, introduce un nuovo comma 1 bis prevedendo che *“ I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo decreto legislativo n. 188 del 2003”*.<sup>13</sup>

L'art. 60 modifica nuovamente anche il comma 2 lettera a) dell'art. 18 in quanto consente alle imprese ferroviarie affidatarie di servizi pubblici che si trovino nelle condizioni di esclusione previste dal secondo periodo della medesima lettera a) (ovvero le società che, *“in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali”*) di parte partecipare comunque alle prime gare aventi ad oggetto servizi già forniti dalle stesse.

Sempre con riferimento al settore del trasporto pubblico ferroviario, al comma 2 dell'art. 18 del D.lgs. 422/97 è stata aggiunta la lettera g bis) che prevede, *“la definizione di meccanismi certi e trasparenti di aggiornamento annuale delle tariffe in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, che tenga conto del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui all'articolo 19, comma 5, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso”*

L'art. 61 della legge 99/2009 prevede ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In particolare la disposizione di legge, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, consente alle autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, la facoltà di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Con ciò il legislatore nazionale anticipa l'applicazione di alcune disposizioni del Regolamento CE 1370/2007 che come ricordato in precedenza entra in vigore il 3 dicembre 2009.

Con il richiamo all'art. 8, paragrafo 2, il legislatore nazionale fa proprio il periodo transitorio previsto dal Regolamento comunitario laddove prevede che l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'art. 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019; lo stesso paragrafo dispone però

---

<sup>13</sup> L'art. 58 della legge 99/2009 innova in materia di requisiti per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri in ambito nazionale per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, dovendo le imprese ferroviarie essere in possesso di apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Il rilascio della licenza per i servizi nazionali passeggeri può avvenire esclusivamente nei confronti di imprese aventi sede legale in Italia e, qualora siano controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, da imprese aventi sede all'estero, nei limiti dei medesimi principi di reciprocità previsti per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388.

**che gli Stati membri adottino durante tale periodo misure per conformarsi gradualmente all'art. 5.**

**A tal proposito, l'art. 61 della legge in commento, richiamando le previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 del Regolamento 1370/2007, consente alle autorità competenti, non solo di affidare direttamente contratti di servizio nei casi di urgenza, o per i contratti di valore contenuto (fattispecie trattate rispettivamente nei paragrafo 4 e 5 dell'art. 5 del Regolamento), ma anche di:**

- **procedere all'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia (fatta eccezione per i servizi su metropolitana o tram); la durata di tali contratti non può essere superiore a 10 anni, potendo essere prorogata per un massimo di ulteriori 5 anni, tenuto conto delle modalità di ammortamento, se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto passeggeri previsti dal contratto;**
- **procedere all'aggiudicazione diretta del contratto di servizio a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture (il cd "in house").**

**Per quanto riguarda quest'ultima possibilità di affidamento, la lettera a) dell'art. 5, paragrafo 2 del Regolamento 1370/2007, chiarisce la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato<sup>14</sup>, non è**

---

14 Il Parlamento Europeo a seguito della presentazione da parte della Commissione delle Comunità Europee del Libro Verde sui partenariati pubblico-privati e il diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ha approvato il 26 ottobre 2006 la Risoluzione n. 2043/2006 in materia appunto di partenariati pubblico-privati. Il termine partenariato pubblico-privato ("Ppp") si riferisce in generale a forme di cooperazione, regolamentate contrattualmente, tra le autorità pubbliche ed il mondo delle imprese che mirano a garantire il finanziamento, la costruzione, il rinnovamento, la gestione o la manutenzione di un'infrastruttura o la fornitura di un servizio.

È possibile ricondurre le forme PPP in quattro tipologie di cooperazione:

Ppp di tipo puramente contrattuale qualificato come appalto pubblico

Ppp di tipo puramente contrattuale qualificato come concessione

Ppp istituzionalizzati (Pppi)

Forme di collaborazione intercomunali

Il partenariato pubblico-privato istituzionalizzato (PPPI) realizza la cooperazione tra partner pubblici e privati che costituiscono un'entità a capitale misto per l'esecuzione di appalti pubblici o concessioni. L'apporto privato alle attività del PPPI consiste, a parte il conferimento di capitali o altri beni, nella partecipazione attiva all'esecuzione dei compiti assegnati all'entità a capitale misto e/o nella gestione di tale entità. Il semplice conferimento di fondi da parte di un investitore privato ad un'impresa pubblica non costituisce un PPPI.

Sul punto occorre richiamare la Comunicazione interpretativa della Commissione sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico-privati istituzionalizzati (PPPI) n. 2008/C 91/02 pubblicata su Gazzetta ufficiale C 91 del 12.4.2008]. La comunicazione descrive le modalità di applicazione delle disposizioni comunitarie in materia di appalti pubblici e concessioni in caso di costituzione di partenariati pubblico-privati istituzionalizzati (PPPI).

#### **Costituzione di un PPPI.**

La creazione di un PPPI si traduce in genere:

- nella costituzione di una nuova impresa il cui capitale è detenuto congiuntamente dall'amministrazione aggiudicatrice e dal partner privato, e nell'aggiudicazione di un appalto pubblico o di una concessione; oppure
- nella partecipazione di un'entità privata a un'impresa già esistente che esegue appalti pubblici o concessioni ottenuti in passato.

**requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del medesimo paragrafo, purché vi sia un'influenza dominante ed il controllo possa essere stabilito sulla base di altri criteri.**

L'amministrazione aggiudicatrice deve rispettare le disposizioni di diritto comunitario in materia di appalti pubblici e concessioni, e seguire una procedura equa e trasparente quando procede alla selezione del partner privato per il PPPI, o quando procede all'aggiudicazione di un appalto pubblico o di una concessione a un'entità a capitale misto.

Una doppia procedura (la prima per la selezione del partner privato del PPPI, e la seconda per l'aggiudicazione dell'appalto pubblico o della concessione) sarebbe difficilmente praticabile. Esiste tuttavia la possibilità di evitare i problemi connessi ad una duplice procedura, selezionando il partner privato per il PPPI nell'ambito di una procedura trasparente e concorrenziale, che ha per oggetto sia l'appalto pubblico o la concessione da aggiudicare al PPPI, sia il contributo operativo del partner privato al lavoro del PPPI.

#### **Normativa applicabile**

Il diritto comunitario non prevede alcuna normativa specifica in materia di costituzione di PPPI. Tuttavia, nel settore degli appalti pubblici e delle concessioni, trovano applicazione i principi di parità di trattamento e di divieto di discriminazione in base alla nazionalità, derivati rispettivamente dall'articolo 43 del trattato che istituisce la Comunità europea (trattato CE) sulla libertà di stabilimento e dall'articolo 49 CE sulla libera prestazione dei servizi.

Le norme applicabili alla procedura di selezione del partner privato sono diverse se l'appalto pubblico o la concessione sono soggetti o no alla direttiva detta "classica" (2004/18/CE: appalti pubblici di lavori, forniture e servizi) e/o alla direttiva relativa ai "settori speciali" (2004/17/CE appalti pubblici nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali).

- Se l'entità a capitale misto ha il compito di eseguire un appalto pubblico interamente soggetto all'applicazione delle direttive in materia di appalti pubblici, la procedura di selezione del partner privato è stabilita da tali direttive.
- Se si tratta di un appalto pubblico o di una concessione parzialmente disciplinata dalle direttive in materia, si applicano le regole derivanti dal trattato CE, insieme alle pertinenti disposizioni delle direttive.
- In caso di appalto pubblico o concessione non soggetti alle direttive in materia di appalti pubblici, la selezione del partner privato deve essere effettuata nel rispetto dei principi del trattato CE.

L'amministrazione aggiudicatrice deve pubblicare i criteri di selezione e di aggiudicazione per l'individuazione del partner privato del PPPI. Tali criteri devono rispettare il principio di non discriminazione. Le direttive in materia di appalti pubblici prevedono alcuni criteri specifici relativi alle capacità personali del partner privato (situazione personale del candidato, capacità economica e finanziaria, capacità tecniche, ecc...). Tali criteri possono essere utilizzati anche nell'ambito delle concessioni e degli appalti pubblici che non sono interamente disciplinati da queste direttive.

I principi di parità di trattamento e di non discriminazione implicano un obbligo di trasparenza, che consiste nel garantire, in favore di ogni potenziale offerente, un adeguato livello di pubblicità che consenta l'apertura del mercato dei servizi alla concorrenza. Nell'ambito di un PPPI, l'amministrazione aggiudicatrice deve includere nel bando di gara o nel capitolato d'oneri, informazioni di base sull'appalto pubblico o sulla concessione da aggiudicare, lo statuto dell'entità a capitale misto, il patto tra gli azionisti e tutti gli altri elementi che regolano il rapporto tra l'amministrazione aggiudicatrice e l'entità a capitale misto da costituire.

#### **Modifiche ulteriori**

Inoltre il principio di trasparenza impone di indicare nella documentazione di gara le possibilità di rinnovo o di modifica dell'appalto pubblico o della concessione, e di specificare le possibilità di assegnazione di nuovi compiti. Le informazioni fornite devono essere sufficientemente dettagliate da garantire una procedura di gara equa ed efficace.

I PPPI mantengono il loro ambito di attività iniziale e non possono ottenere nuovi appalti pubblici o nuove concessioni senza una procedura che rispetti il principio della concorrenza. Tuttavia i PPPI devono essere in grado di adattarsi alle variazioni intervenute nel contesto economico, giuridico e tecnico. Un adeguamento è possibile, a condizione che esso rispetti i principi di parità di trattamento e di trasparenza. Qualsiasi modifica delle condizioni essenziali dell'appalto non prevista nel capitolato d'oneri impone di ricorrere ad una nuova procedura di gara.

L'art. 61 della legge in commento stabilisce infine che alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422; pertanto le società che in relazione all'applicazione delle richiamate disposizioni comunitarie sono affidatarie dirette di servizi, possono partecipare a procedure di gara per l'aggiudicazione dei servizi di trasporto.

Tale possibilità è stata immediatamente limitata con l'art. 4-bis della Legge 03-08-2009, n. 102, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, recante provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali." laddove viene 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 è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano."*

Viene quindi nuovamente limitata la possibilità per tali società (affidatarie dirette) di partecipare a procedure di gara che non siano relative agli ambiti territoriali presso i quali operano.

La disposizione di legge prevede inoltre che *"le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo."*

Infine (per il momento), si arriva Decreto-Legge 25 settembre 2009, n. 135 "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee" che con l'art. 15 riscrive in alcune parti l'art. 23-bis della L. 133/2008.

In sintesi, la nuova disciplina:

- fa salve, dalle disposizioni contenute nell'art 23-bis che rivestono disciplina di carattere generale sull'affidamento dei servizi pubblici locali di carattere economico, tra le altre, quelle relative al trasporto ferroviario regionale contenute nel D.Lgs. 422/97;
- prevede, quale ulteriore modalità ordinaria di affidamento della gestione dei servizi pubblici locali, l'affidamento a società "miste", purché il socio privato venga selezionato attraverso gare cosiddette "a doppio oggetto" (sulla persona e sull'attività), con l'ulteriore condizione che il socio partecipi con non meno del 40 per cento<sup>15</sup>;

---

<sup>15</sup> Sul punto si richiamano il parere n. 456/07 reso dalla seconda Sezione consultiva del Consiglio di Stato, e la sentenza n. 1/08 dell'Adunanza Plenaria, sulla differenza tra la società *in house* e la società mista, evidenziando come la prima agisce come una sorta di *longa manus* dell'amministrazione in ragione sia del controllo che questa esercita sulla società *in house*, che si configura come analogo a quello esercitato sui propri servizi, che della destinazione prevalente dell'attività dell'ente *in house* in favore della stessa amministrazione, mentre la diversa figura della società mista a capitale pubblico maggioritario, il cui socio privato sia stato scelto con una procedura ad evidenza pubblica, presuppone la creazione di nuovo modello organizzativo risultante dalla convergenza degli interessi pubblici e privati.

- **prevede, espressamente, che l'affidamento possa 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, per situazioni, definite come 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;**
- **introduce un silenzio assenso (che scatta in sessanta giorni) sul parere che già l'Antitrust oggi è chiamato a dare sulle ipotesi "straordinarie" di affidamento "in house" (vale a dire senza gara);**
- **esclude il socio privato selezionato attraverso gare cosiddette "a doppio oggetto" (nel testo dell'art. 15 del DL 135/2009, emendato dal Senato in sede di approvazione della legge di conversione il 4/11/2009) dal novero dei soggetti a cui è inibito acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, né svolgere 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.**
- **consente ai soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali, di 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 (nel testo dell'art. 15 del DL 135/2009,**

---

In aggiunta, con la decisione n. 1555/09, il Consiglio di Stato ha da un lato ribadito il nucleo del richiamato parere della seconda Sezione nella parte in cui ha affermato la possibilità, rispettando le dovute condizioni, di un diretto affidamento del pubblico appalto ad una società mista costituita per una specifica missione attraverso un'unica gara finalizzata sia alla scelta del socio privato che allo stesso affidamento dell'attività da svolgere, mentre dall'altro ha puntualizzato come, nell'ambito di una procedura ad evidenza pubblica per la scelta del socio privato e per l'affidamento dei servizi, la *lex specialis* di gara possa prevedere l'eventualità di ulteriori affidamenti, non ritenendo questi, da soli, idonei a far mutare la società di essi destinataria in una – inammissibile – società "generalista" oppure a trasformare il concetto di "determinazione del servizio" in quello di "determinabilità" del medesimo. Secondo i giudici, infatti, un tale ulteriore affidamento troverebbe giustificazione nella considerevole durata del rapporto, visto che sarebbe difficile ipotizzare che l'amministrazione possa ricorrere al modello organizzativo in questione per periodi di tempo assai limitati, e nella eventuale complessità dei compiti affidati *ab origine*.

A ciò giungono i giudici della sentenza anche a seguito dell'analisi dei contenuti della già citata Comunicazione interpretativa della Commissione europea del 05.02.08 (C 6661/2007) sull'applicazione del diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni ai partenariati pubblico-privati istituzionalizzati (PPPI).

La Commissione europea oltre ad avvalorare l'impraticabilità di una doppia procedura (*la prima per la selezione del partner privato del PPPI e la seconda per l'aggiudicazione dell'appalto pubblico o della concessione all'entità a capitale misto*) fa, per l'appunto, un'altra importante affermazione. A giudizio della Commissione, nel rispetto del principio della concorrenza, è necessario, infatti, che nella documentazione di gara sia espressamente indicata la possibilità di rinnovo o di una modifica dell'appalto pubblico o della concessione affidati ad una società ad economia mista e che sia chiaramente specificata la possibilità di assegnazione di nuovi compiti.

La Commissione europea, quindi, riguardo alla fase posteriore alla costituzione di un PPPI, ritiene ammissibili specificazioni e modificazioni successive alla gara, anche rispetto a quanto previsto nella *lex specialis*, a condizione, però, che l'autorità aggiudicatrice indichi, nel bando di gara o nel capitolato d'oneri, tale possibilità di adeguamento, al fine di darne completa conoscenza a tutte le imprese interessate a partecipare e far in modo, quindi, che tutte siano in condizione di parità al momento della formulazione dell'offerta.

emendato dal Senato in sede di approvazione della legge di conversione il 4/11/2009);

- detta direttamente il regime transitorio degli affidamenti non conformi, sopprimendo la previgente previsione che lo affidava ad un emanando regolamento governativo.

**La disciplina transitoria prevede diverse scadenze per gli affidamenti “difformi”:**

- **gli affidamenti “in house”, o gli affidamenti a società a partecipazione mista pubblica e privata, qualora la selezione del socio sia avvenuta mediante procedure competitive ad evidenza pubblica che però non abbiano avuto ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio e l'attribuzione dei compiti operativi connessi alla gestione del servizio, cessano il 31 dicembre 2011; nella versione dell'art. 15 del DL 135/2009, emendata dal Senato in sede di approvazione della legge di conversione il 4/11/2009, si prevede che le gestioni “IN HOUSE” cessino alla scadenza prevista dal contratto di servizio a condizione che entro il 31 dicembre 2011 le amministrazioni cedano almeno il 40% del capitale attraverso la cd “gara a doppio oggetto”;**
- **gli affidamenti diretti assentiti alla data del 1° ottobre 2003 a società a partecipazione pubblica già quotate in borsa a tale data e a quelle da esse controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, cessano alla scadenza prevista nel contratto di servizio, a condizione che la partecipazione pubblica si riduca anche progressivamente, attraverso procedure ad evidenza pubblica ovvero forme di collocamento privato presso investitori qualificati e operatori industriali ad una quota non superiore al 40 per cento entro il 30 giugno 2013 e non superiore al 30 per cento entro il 31 dicembre 2015; ove siffatte condizioni non si verificano, gli affidamenti cessano improrogabilmente e senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante, rispettivamente, alla data del 30 giugno 2013 o del 31 dicembre 2015 (versione dell'art. 15 del DL 135/2009, emendata dal Senato in sede di approvazione della legge di conversione il 4/11/2009);**
- **in tutti gli altri casi la scadenza è al 31 dicembre 2010 mentre conserva le scadenze naturali per gli affidamenti già conformi.**

Come ricordato in precedenza, le disposizioni contenute nell'art. 23-bis della L. 133/2008, come novellato dall'art. 15 del DL 135/2009, si applicano a tutti i servizi pubblici locali e prevalgono sulle relative discipline di settore con esse incompatibili.

Il medesimo articolo 23-bis al comma 1 fa salve, tra le altre, le disposizioni del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, relativamente alla disciplina del trasporto ferroviario regionale. E' però importante notare che pur con le modifiche introdotte con la citata L. 99/2009, il D.Lgs. 422/97 (art. 18, comma 1, lett a), continui ad individuare quale unica modalità di affidamento il ricorso alle procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio.

Difatti, la possibilità di procedere all'affidamento diretto dei servizi ferroviari a norma dell'art. 5, paragrafo 6 del Regolamento CE 1370/2007, non è prevista dalle disposizioni contenute nel D.Lgs. 422/97 ma dall'art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 che però non rientra tra le disposizioni fatte salve dall'art. 23-bis.

Sempre in tema di affidamenti diretti, è interessante notare come il testo della legge di conversione del DL 135/2009, licenziato dal Senato in data 4/11/2009, faccia salvi, per le sole Regioni a statuto speciale e per le Province autonome, i contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale su gomma di cui all'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (quindi gli affidamenti diretti previsti dall'art. 5, paragrafi, 2, 4, 5 e 6

**del Regolamento CE 1370/2007), in atto alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto.**

## **1.2. Funzionamento dell'Agenzia**

### **1.2.1. Premessa.**

Il 31/10/2009 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il D.lgs. 27/10/2009, n. 150, recante norme sull'Attuazione della legge 4 marzo 2009, n. 15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni."

Diversi sono gli aspetti attinenti al lavoro pubblico e all'organizzazione che si riguarderanno l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana in quanto di ente locale di secondo livello.

Di seguito sono evidenziati alcuni dei principali punti dell'intervento legislativo, così come pubblicizzati sul sito internet del Ministero per la pubblica amministrazione e per l'innovazione che, per diversi aspetti, dovranno essere sviluppati anche all'interno dell'Agenzia mediante l'adozione di provvedimenti di adeguamento (da adottarsi nel corso del 2010), laddove risulterà necessario ed in relazione alla dimensione dell'ente ed agli specifici compiti assegnati dallo Statuto, con i principi contenuti nel decreto.

#### **Il principio di trasparenza**

Come principio ispiratore decreto, la trasparenza è intesa come accessibilità totale di tutte le informazioni concernenti l'organizzazione, gli andamenti gestionali, l'utilizzo delle risorse per il perseguimento delle funzioni istituzionali e dei risultati, l'attività di misurazione e valutazione, per consentire forme diffuse di controllo interno ed esterno (anche da parte del cittadino). A tal fine, ogni amministrazione adotta un programma triennale per la trasparenza della performance e per la integrità e prevede una apposita pagina web sul programma di trasparenza e integrità.

#### **Premiare il merito**

E' previsto che le amministrazioni pubbliche promuovano il merito ed il miglioramento della performance organizzativa anche attraverso l'utilizzo di sistemi premianti selettivi, secondo logiche di merito, valorizzando i dipendenti che conseguono le migliori performance attraverso l'attribuzione selettiva di incentivi economici e di carriera.

In tal senso è prevista la possibilità di riservare il 50% dei posti a concorso al personale interno.

Inoltre vengono previste forme di incentivazione aggiuntive per le performances di eccellenza e per i progetti innovativi; criteri meritocratici per le progressioni economiche; l'accesso dei dipendenti migliori a percorsi di alta formazione.

#### **La valutazione della performance**

Il decreto realizza il passaggio dalla cultura di mezzi (input) a quella di risultati (output ed out come) al fine di produrre un tangibile miglioramento della performance delle amministrazioni pubbliche.

Per facilitare questo passaggio si mette il cittadino-cliente al centro della programmazione degli obiettivi, grazie alla customer satisfaction, alla trasparenza e alla rendicontazione; si rafforza il collegamento tra retribuzione e performance.

Per rafforzare la cultura della valutazione e della trasparenza nelle Amministrazioni si istituiscono una apposita Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità e Organismi indipendenti di valutazione, in ciascuna amministrazione. La Commissione predisporrà ogni anno una graduatoria di performance delle singole amministrazioni statali in base alla quale la contrattazione collettiva nazionale ripartirà le risorse premiando le migliori strutture e alimentando una sana competizione.

### **La contrattazione collettiva nazionale ed integrativa**

Il decreto si propone di dare vita a un processo di convergenza con il settore privato prevedendo che il dirigente sia, quale rappresentante del datore di lavoro pubblico (identificato in modo ampio nei cittadini utenti e nei contribuenti), il responsabile della gestione delle risorse umane e della qualità e quantità del prodotto delle pubbliche amministrazioni.

Di particolare rilievo è anche il principio della inderogabilità della legge da parte della contrattazione, a meno di specifica indicazione della legge stessa, posto dal legislatore in apertura della legge n. 15/2009 cui viene data puntuale attuazione nel decreto legislativo in ragione della peculiarità della parte datoriale pubblica.

Le nuove disposizioni creano un legame forte tra contrattazione decentrata, valutazione e premialità: in particolare, viene rafforzato, in coerenza con il settore privato, il condizionamento della contrattazione decentrata, e quindi della retribuzione accessoria, all'effettivo conseguimento di risultati programmati e di risparmi di gestione.

### **Sanzioni e procedimento disciplinare**

Il decreto determina, in primo luogo, una semplificazione dei procedimenti ed un incremento della loro funzionalità, soprattutto attraverso l'estensione dei poteri del dirigente della struttura in cui il dipendente lavora, la riduzione e la perentorietà dei termini, il potenziamento dell'istruttoria, l'abolizione dei collegi arbitrali di impugnazione e la previsione della validità della pubblicazione del codice disciplinare sul sito telematico dell'amministrazione.

Viene poi disciplinato in modo innovativo il rapporto fra procedimento disciplinare e procedimento penale; per i casi di false attestazioni di presenze o di falsi certificati medici sono introdotte sanzioni molto incisive, anche di carattere penale, non soltanto nei confronti del dipendente, ma altresì del medico eventualmente corresponsabile. Per esigenze di certezza e di omogeneità di trattamento viene definito un catalogo di infrazioni particolarmente gravi assoggettate al licenziamento, che potrà essere ampliato, ma non diminuito, dalla contrattazione collettiva.

### **1.2.2. Spese per il personale**

la Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562, prevede per gli enti non soggetti al patto di stabilità (tra i quali rientra anche l'Agenzia):

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

La Legge 244/2007, con l'art. 3, comma 121, stabiliva la possibilità, per gli enti non soggetti al patto di stabilità, di avvalersi di deroghe a tali limiti rispetto delle seguenti condizioni:

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

Successivamente, l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008, ha previsto la sospensione delle predette deroghe sino all'emanazione del DPCM (previsto dal successivo comma 6), da emanarsi entro il 19/11/2008, previo accordo tra Governo, regioni e autonomie locali da concludersi in sede di conferenza unificata, con il quale sono definiti parametri e criteri di virtuosità, con correlati obiettivi differenziati di risparmio, tenuto conto delle dimensioni

demografiche degli enti, delle percentuali di incidenza delle spese di personale attualmente esistenti rispetto alla spesa corrente e dell'andamento di tale tipologia di spesa nel quinquennio precedente.

In tale sede saranno altresì definiti:

a) criteri e modalità per estendere la norma anche agli enti non sottoposti al patto di stabilità interno;

b) criteri e parametri - con riferimento agli articoli 90 e 110 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e considerando in via prioritaria il rapporto tra la popolazione dell'ente ed il numero dei dipendenti in servizio - volti alla riduzione dell'affidamento di incarichi a soggetti esterni all'ente, con particolare riferimento agli incarichi dirigenziali e alla fissazione di tetti retributivi non superabili in relazione ai singoli incarichi e di tetti di spesa complessivi per gli enti;

c) criteri e parametri - considerando quale base di riferimento il rapporto tra numero dei dirigenti e dipendenti in servizio negli enti - volti alla riduzione dell'incidenza percentuale delle posizioni dirigenziali in organico.

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

Il decreto non è stato ancora emanato.

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

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

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

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

In relazione a quanto sopra, unitamente al bilancio 2010 e pluriennale 2010-2012 si intende approvare il seguente **“PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA”**:

➤ funzioni di Segretario dell'Ente ai sensi dell'art. 21 dello Statuto;

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

Nella stesura del bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011 si determinano per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012
Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	€ 41.000,00	€ 41.500,00	€ 42.000,00
Funzioni nel campo dei trasporti	€ 161.500,00	€ 41.500,00	€ 42.000,00
<b>Totale</b>	<b>€ 202.500,00</b>	<b>€ 83.000,00</b>	<b>€ 84.000,00</b>

Con riferimento alle funzioni nel campo dei trasporti, nell'anno 2010 sono programmate attività che potrebbero richiedere l'apporto di specifiche professionalità esterne tra le quali:

- a) attività relative agli artt. 4 e 5 del DPR 753/1980, finalizzate a coadiuvare le verifiche e prove funzionali degli accessi su impianti fissi (scale mobili e ascensori), di competenza dell'Agenzia, alla linea 1 della metropolitana di Torino;
- b) attività correlate alla pianificazione del TPL nell'area metropolitana (vedi *infra* al n. 2.2.1) con particolare riferimento all'acquisizione delle esigenze e delle aspirazioni in tema di mobilità dei comuni dell'area metropolitana.

#### **1.2.4. 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, ritiene possibile affermare che "le spese oggetto di indagine possano essere legittimamente effettuate dagli Enti a condizione che sussista:

- una stretta correlazione con le finalità istituzionali dell'Ente;
- la necessità dell'Ente a una proiezione esterna delle proprie attività o a intrattenere pubbliche relazioni, finalizzate a mantenere o a accrescere il prestigio dell'Ente, inteso quale elevata considerazione, anche sul piano formale, del suo ruolo e della sua

*presenza nel contesto sociale, interno o internazionale per il miglior perseguimento dei suoi fini;*

- ***previsione specifica nel Bilancio*** e nel Piano esecutivo di gestione;
- *prefissione di criteri e tipologia di interventi con atto regolamentare o atto generale a valenza regolamentare.*”

Per tale motivo il Bilancio 2010 e il Bilancio pluriennale 2010-2012 prevede i seguenti stanziamenti per spese relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza:

	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012
Acquisti di beni di consumo e/o di materie prime	€ 6.000,00	€ 6.000,00	€ 6.000,00
Prestazione di servizi	€ 11.000,00	€ 11.000,00	€ 11.000,00
Utilizzo beni terzi	€ 12.000,00	€ 12.000,00	€ 12.000,00
<b>Totale</b>	<b>€ 29.000,00</b>	<b>€ 29.000,00</b>	<b>€ 29.000,00</b>

Allo scopo di disciplinare i casi in cui sia consentito il sostenimento da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di spese di rappresentanza, nonché al fine di individuare i soggetti autorizzati ad effettuare tali spese, le tipologia di spesa e le procedure per la gestione amministrativa e contabile, si ritiene opportuno che nel corso del 2010 l'Agenzia si doti di uno specifico Regolamento.

### **1.2.5. Criteri per la concessione di contributi.**

Nei criteri per la formazione del Bilancio contenuti nella successiva parte della Relazione finanziaria, ed in particolare nell'Analisi degli interventi in uscita stata evidenziato un importo di € 30.000,00 per contributi per la promozione del TPL.

La previsione di intervento di spesa si inquadra nelle disposizioni statutarie (art. 3, comma 1) che stabiliscono che l'Agenzia ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino, ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale, mediante, tra l'altro, la promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità e l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

L'art. 12 della legge 241 del 1990 prevede però che la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e l'attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati sono subordinate alla predeterminazione ed alla pubblicazione da parte delle amministrazioni procedenti, nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, dei criteri e delle modalità cui le amministrazioni stesse devono attenersi.

Allo scopo di disciplinare i casi in cui sia consentita l'erogazione da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di contributi, si ritiene opportuno che nel corso del 2010 l'Agenzia si doti di uno specifico Regolamento.



## **PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2010 E TRIENNALE 2010-2012**

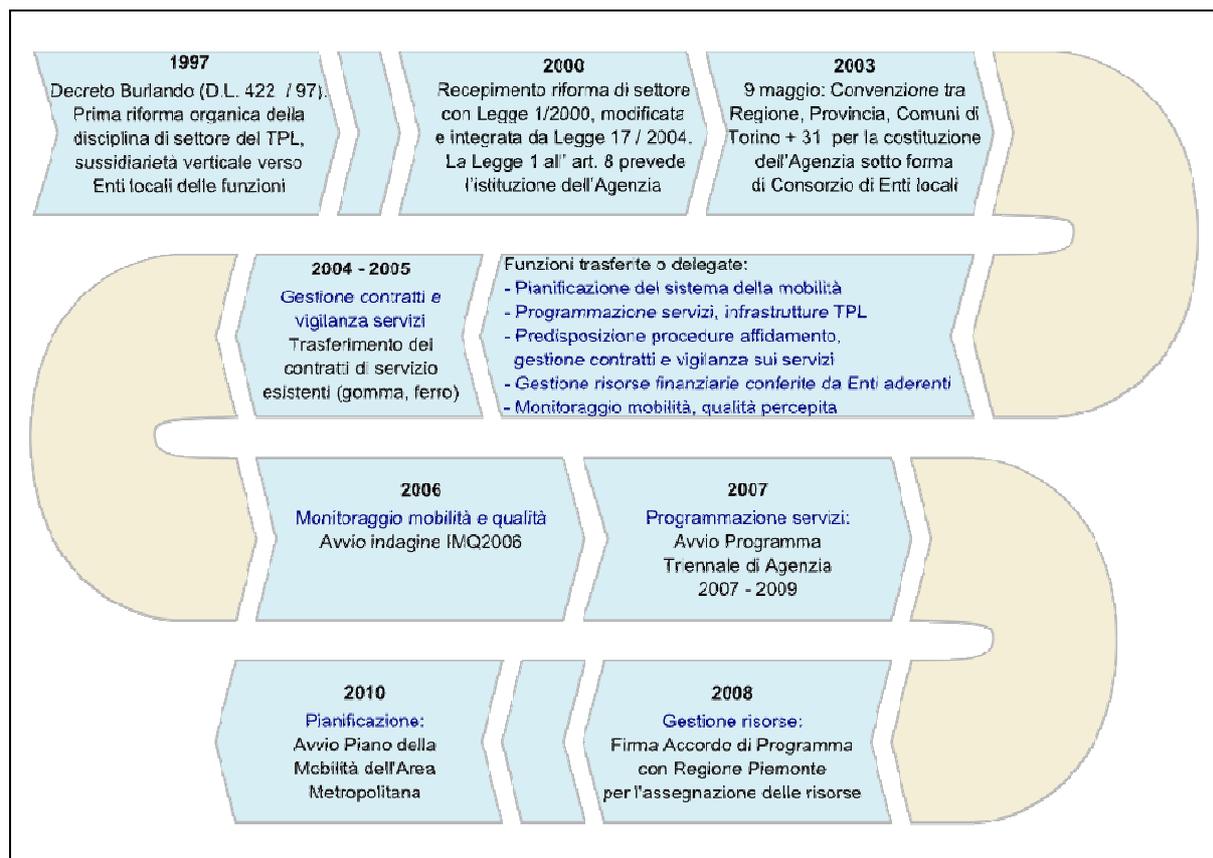
La pianificazione e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale costituiscono la missione dell'Agenzia. È necessario operare sugli orizzonti temporali di lungo periodo, con l'individuazione delle Strategie per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e delle politiche per la mobilità sostenibile, e sugli orizzonti di medio e breve periodo con programmi attuativi.

Per meglio inquadrare il programma di attività 2010-2012 è utile richiamare in breve le attività di pianificazione, programmazione, amministrazione e controllo dell'Agenzia dall'inizio della sua operatività.

1. L'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana fu prevista dalla legge 1/2000 della Regione Piemonte con funzioni di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nella conurbazione torinese costituita dalla Città di Torino e da 31 Comuni della cintura.
2. L'Agenzia venne formalmente istituita nel 2003 con funzioni, secondo lo statuto, di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nonché di amministrazione delle tariffe. I documenti fondamentali, approvati dall'Assemblea, in base ai quali l'Agenzia deve operare sono (oltre al Bilancio) il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana.
3. L'Agenzia cominciò ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agenzia subentrò agli Enti Consorziati nella titolarità di 6 contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone nell'area di competenza, attivando le funzioni di amministrazione e controllo.
4. Nel 2005 l'Agenzia assunse la titolarità di altri due contratti di servizio, attivò e/o rinforzò le strutture giuridiche, di pianificazione e di programmazione, che cominciarono ad operare anche a supporto degli enti consorziati.
5. L'Agenzia redasse il "*PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA PER IL PERIODO 2005-2006*", aggiornato dalla "*Programmazione del trasporto pubblico locale 2006 e pluriennale 2006-8*".
6. Ad inizio 2007 l'Agenzia predispose il "*Programma triennale 2007-9 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino*" approvato dall'Assemblea il 14/06/2007 adempiendo ad uno dei compiti dello Statuto.

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

Nel triennio 2010-2012 si intende pervenire alla effettiva redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto. Nel 2010 si inizieranno le attività preliminari con la definizione, condivisa tra tutti gli Enti Consorziati, degli obiettivi e di un programma di attività.



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

Parallelamente e coordinatamente si procederà alla definizione del Programma Triennale 2010-2012 di Agenzia (PTA) da sottoporre alla deliberazione dell'Assemblea nel corso del 2010 per pervenire alla stipula del conseguente Accordo di Programma con la Regione Piemonte.

Il PTA 2010-2012 verrà definito in continuità con il precedente PTA 2007-2009 assumendone gli obiettivi di medio periodo:

- avvio del Servizio Ferroviario Metropolitan seppure in una estensione territoriale non completa;
- ridisegno della rete di superficie, sia urbana/suburbana che metropolitana, conseguente all'apertura del tratto di metropolitana Porta Nuova – Lingotto e dell'avvio del SFM.

Il programma di attività per il 2010 continuerà ad essere guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA) approvato con deliberazione della Assemblea il 14 giugno 2007; in continuità con quanto avviato nel corso degli anni passati, si perseguirà lo sviluppo dell'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA.

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

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

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

Il 2009 ha rappresentato un anno di particolare importanza per l'attuazione dei programmi di attività perché è stata portata a compimento, da parte dell'Agenzia, la terza fase dell'indagine sulla mobilità e qualità (IMQ 2008); fase che ha previsto lo svolgimento di interviste a soggetti in passato mai investigati durante le indagini campionarie (residenti privi di telefono fisso, non residenti in Provincia, residenti in comunità di militari e religiosi, immigrati e interviste al cordone). Inoltre, nei primi mesi del 2009 l'Agenzia ha presentato le prime elaborazioni sui risultati dell'indagine CATI condotta nel 2008 su un campione di residenti nella Provincia di Torino. I risultati sono riportati in un rapporto presente anche sul sito web istituzionale dell'Agenzia.

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

Dall'analisi dei risultati 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%.

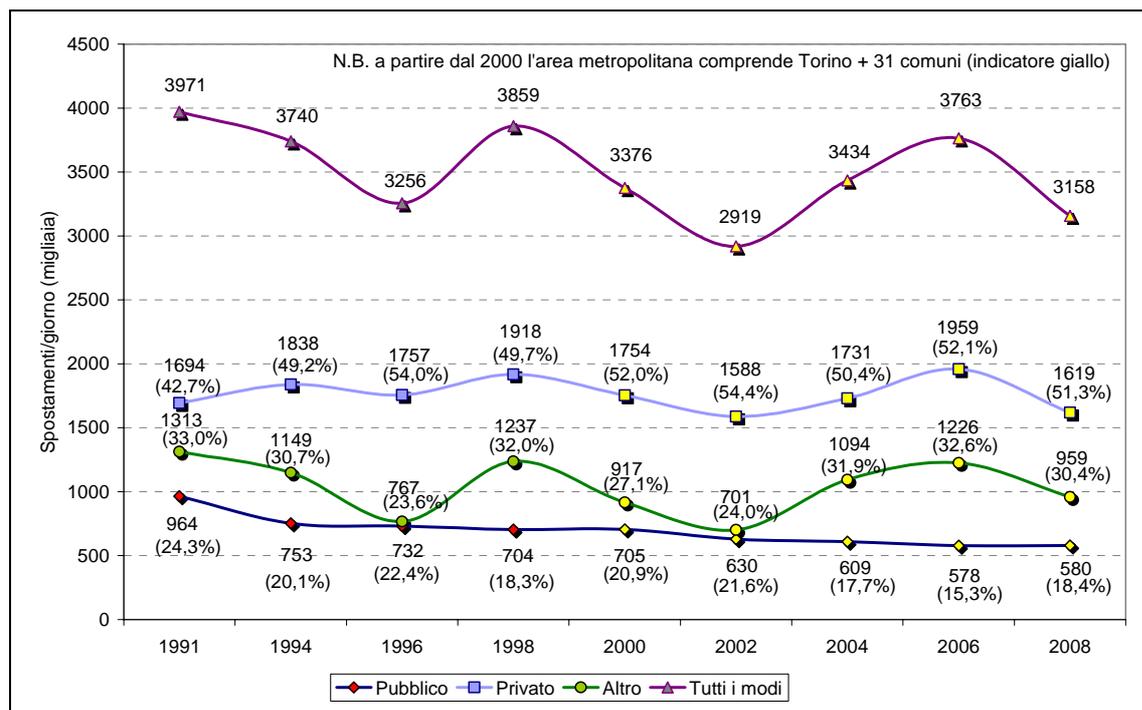


Figura 2 – IMQ2008: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

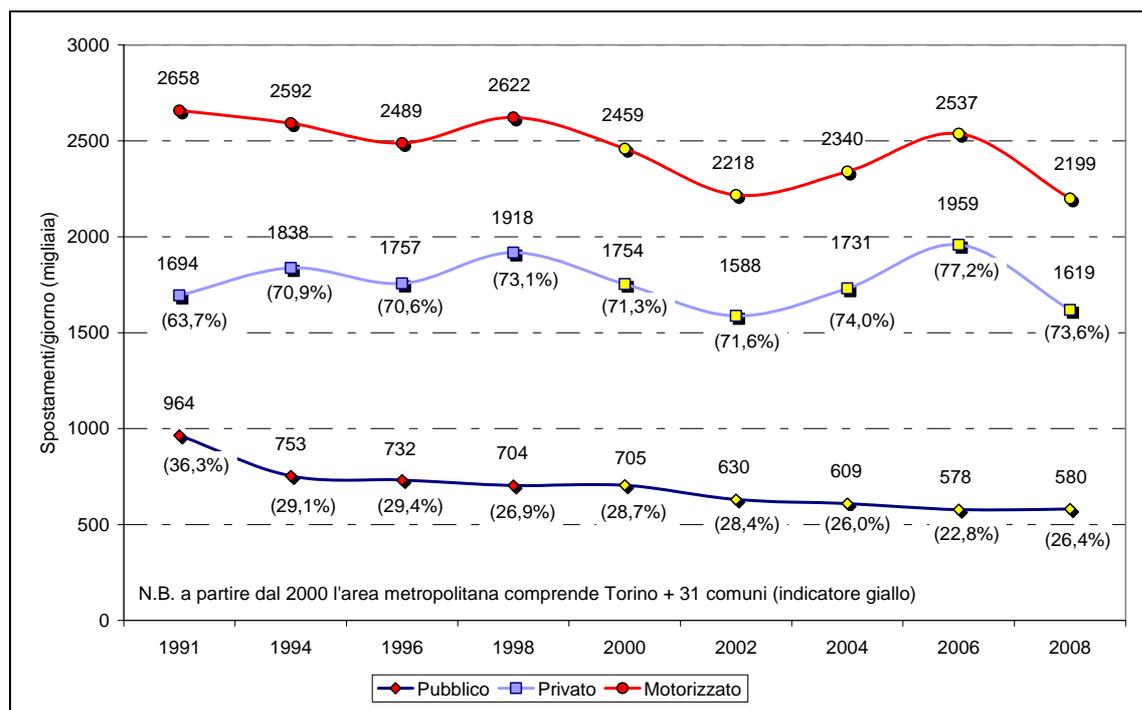


Figura 3 - IMQ2008: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- 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.
- 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.

### 2.1.3. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico ma il suo gradimento tra il 2004 e il 2006 è in calo solo parzialmente recuperato nel 2008 (Figura 4).

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

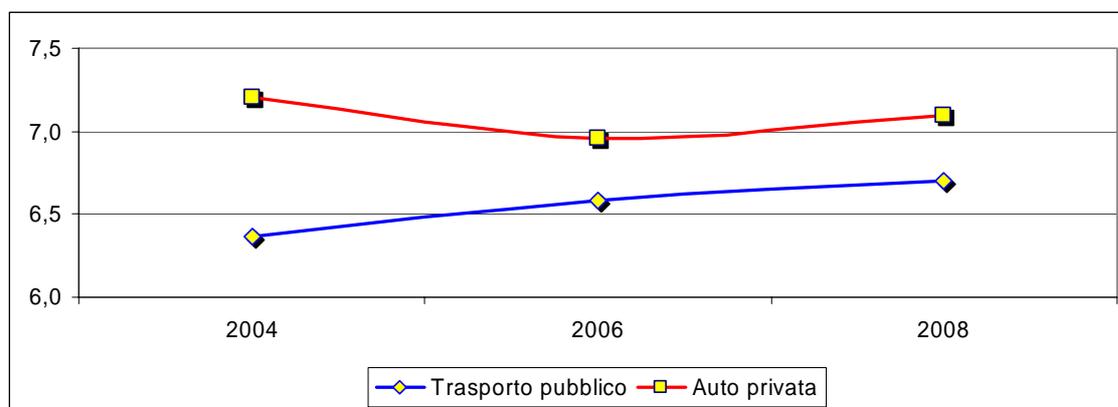
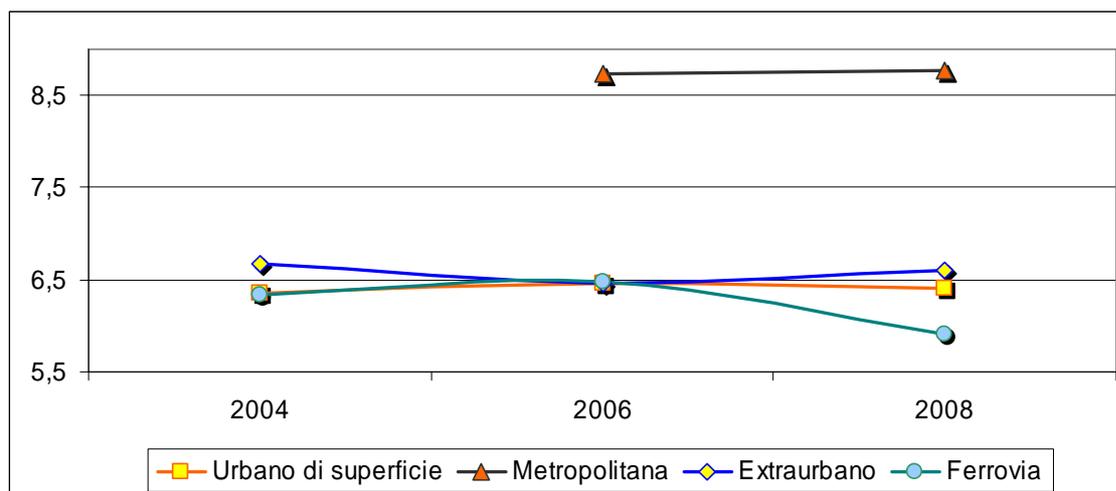


Figura 4 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

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 5).

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



**Figura 5 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio mezzi pubblici - residenti area metropolitana**

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, sono rilevati dai gestori dei servizi ferroviari ed extraurbani con la cadenza di due volte all'anno, e messi a disposizione dell'Agenzia, come dai contratti in essere.

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.

Nel corso dell'ultima parte del 2009 è inoltre previsto il lancio dell'indagine IMQ2010 che verrà condotta nella prima parte del prossimo anno. Si prevede di svolgere 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.
- Progettazione di un'indagine tipo per il riparto degli introiti nel sistema tariffario integrato Formula.

#### **2.1.4. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto**

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

- Completamento del Passante Ferroviario (2012).
- Realizzazione della linea 1 di metropolitana da Porta Nuova a Lingotto (2011) e successiva prosecuzione a Piazza Bengasi (indicativamente 2013).
- Rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato 2015).
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

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



Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. In sede di redazione del PTA 2010-2012 e del Piano della Mobilità Metropolitana potranno tuttavia essere apportate modifiche a seguito dell'interlocuzione con gli Enti consorziati.

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario

***prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi):***

a) conoscere le previsioni sulle variabili esogene

- previsioni demografiche (dimensioni e struttura prevista della popolazione)
- previsioni insediative residenziali (distribuzione territoriale delle residenze della popolazione)
- previsioni insediative scolastiche, produttive e dei servizi
- altre previsioni sull'uso del suolo (infrastrutturale o normativo)

*altrimenti formulare ipotesi endogene non fondate su fonti esterne*

b) individuare i "driver" esogeni della mobilità individuale tra i quali potrebbero annoverarsi (previa verifica della effettiva disponibilità di dati alla scala territoriale richiesta)

- PIL, Reddito disponibile
- Età/attività/grado di scolarizzazione/istruzione/etnia
- Livello di qualità della vita nell'area

c) conoscere i meccanismi (le leggi) con i quali le variazioni dei driver inducono le variazioni della mobilità individuale

d) conoscere le previsioni sulla variazione dei driver esogeni

*altrimenti formulare ipotesi endogene non fondate su fonti esterne ed evidenze sperimentali;*

***definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi*** (+x viaggi sul pubblico, -w viaggi sul privato, -y tempi sul pubblico, -z tempi sul privato) e contestualmente ***individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo*** (o viceversa);

***verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda:***

e) stimare la diversione modale

- individuare le variabili esplicative esogene (non dipendenti dalle prestazioni dei sistemi di trasporto) della scelta modale
- attribuire valori aggiornati e corretti alle variabili esplicative esogene
- calibrare ed usare modelli di ripartizione modale

*altrimenti formulare ipotesi euristiche non fondate su evidenze sperimentali*

***e di soddisfarla con efficienza*** (senza sottodimensionamenti o surdimensionamenti, con migliore economicità e minore saturazione rispetto ad oggi) ***ed efficacia*** (minore costo generalizzato per il cliente rispetto ad oggi):

f) prevedere (simulare) tempi di viaggio e carichi sulle linee

- schematizzare correttamente l'offerta di trasporto (pubblico e privato)
- calibrare ed usare modelli di assegnazione;

***ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili.***

Si sottolinea la complessità del punto a) che implica un grande lavoro di acquisizione e sistematizzazione di informazioni e la difficoltà dei punti b), c) e d) per i quali non esistono studi conclusivi e modelli standardizzati utilizzabili; per il trattamento di queste materie, come pure per la definizione di obiettivi sostenibili, si ricorrerà al benchmarking ed alla acquisizione di buone pratiche dalle altre agenzie della mobilità europee tramite l'EMTA, alla quale l'Agenzia è associata. Per altri aspetti si potrà ricorrere anche al networking consentito dall'associazione dell'Agenzia alla UITP.

### **2.1.5. Le valutazioni di scenario**

I diversi assetti che il sistema di trasporto pubblico può assumere possono essere valutati analiticamente (in termini di domanda e di prestazioni) con l'utilizzo del set di modelli matematici ISTMO. Tali modelli prendono in considerazione offerta e domanda di mobilità nell'ora di punta del mattino, nella quale si verificano le condizioni di massima frequentazione e di massima offerta di servizio; queste condizioni sono quelle che di fatto determinano la dimensione delle risorse necessarie per il servizio.

Le valutazioni quantitative, relative ad ogni assetto di trasporto pubblico, sono effettuate:

- proiettando, se necessario, la domanda di mobilità "attuale" all'orizzonte temporale dello scenario;
- calcolando la capacità di attrazione di quota della mobilità dall'uso dell'auto;
- assegnando la domanda di trasporto pubblico al sistema TPL, valutandone il dimensionamento, la capacità di rispondere alla domanda ed il tempo di viaggio realizzabile fra ogni origine e destinazione;
- assegnando eventualmente la coerente domanda di uso dell'auto alla rete viaria, valutando il caricamento delle strade ed il tempo di viaggio fra ogni origine e destinazione.

Si sottolinea l'importanza dell'applicazione (in tutto od in parte) del processo di valutazione sopra descritto per la quantificazione al meglio (per quanto possibile) degli effetti dell'introduzione di modifiche all'assetto dei sistemi di trasporto.

L'Agenzia intende di conseguenza

- consolidare l'applicazione di questi metodi di valutazione quantitativa quale prassi per la stima degli effetti di interventi di una qualche importanza
- mantenere aggiornati i relativi strumenti.

Il processo di valutazione sopra descritto è stato utilizzato 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.

In tale studio è stato considerato un sistema di metropolitana costituito, oltre che dalla linea 1 completa da Rivoli a Nichelino, dalla linea 2 che collega Orbassano con l'area centrale di Torino e prosegue verso nord secondo 4 possibili opzioni di tracciato. È stato considerato l'assetto dell'intero sistema di trasporto pubblico sull'area di competenza dell'Agenzia comprensivo, oltre che delle di 2 linee di metropolitana, del SFM completo, e del sistema tranviario potenziato.

Per quanto riguarda il sistema di trasporto privato, in tutte le opzioni è stata considerata una rete viaria che tiene conto dei principali interventi infrastrutturali in corso di realizzazione o

previsti dai piani urbanistici, tra i quali si citano: il completamento dell'asse stradale nord-sud di corso Marche (con viabilità su 2 livelli); la realizzazione del viale della Spina Centrale (sopra il Passante Ferroviario), la realizzazione del nuovo asse stradale est-ovest di corso Mortara e la realizzazione del sottopasso Spezia-Sebastopoli.

Nel 2009 lo studio è stato ripreso per valutare, con riguardo al tracciato della linea 2 di metropolitana, gli scenari definiti dalla Città di Torino a seguito della individuazione nel tracciato "sotto" corso Grosseto del percorso di collegamento della ferrovia Torino-Ceres a alla rete RFI tra Madonna di Campagna e Rebaudengo e dell'approvazione della "variante 200" al PRG:

- tracciato da Scalo Vanchiglia alla stazione Rebaudengo RFI lungo il sedime ferroviario dimesso
- opzione di biforcazione verso la zona Barca fino ai confini di San Mauro (zona Pescarito).

La valutazione di questi due scenari ha dato risultati in linea con quelli ottenuti nelle valutazioni dei precedenti quattro: 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

La valutazione del 2009 è stata effettuata mantenendo invariati (rispetto alle valutazioni del 2006) lo scenario futuro di domanda (basato sulla proiezione dei dati desunti dalla IMQ 2004), gli scenari di offerta (viabile) privata, ferroviaria e di trasporto pubblico di superficie, a parte le modifiche indotte di tracciati definiti per la linea 2 di metropolitana e per la ferrovia Torino-Ceres. Ciò per poter rendere direttamente confrontabili i risultati delle valutazioni del 2006 e del 2009.

Questa valutazione è stata inserita nella documentazione a corredo della richiesta di finanziamento della tratta Rebaudengo-Vittorio Emanuele, 1° lotto funzionale Rebaudengo-G.Cesare presentato dalla Città di Torino al Competente Ministero nell'ottobre 2009.

L'analisi comparativa dei dati di mobilità desunti dalla IMQ 2008 con quelli della IMQ 2004 non ha evidenziato particolari differenze in ora di punta nella dimensione e nella struttura per cui può essere ritenuta ancora valida la proiezione futura di domanda di mobilità effettuata nel 2005.

Nel 2009 il modello di assegnazione pubblica ISTMO\_PUB è stato tuttavia aggiornato con il nuovo scenario di offerta risultante dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno-Porta Nuova e degli interventi del PMU.

Tra il 2007 ed il 2009 è stata inoltre effettuata una azione di messa a punto e ricalibrazione del modello ISTMO\_PUB, per quanto riguarda i parametri di attrattività della metropolitana, sulla base dei dati resisi disponibili sulla frequentazione (che è risultata più contenuta di quanto ipotizzato nelle valutazioni effettuate prima dell'entrata in servizio).

Dal 2006 ad oggi è anche 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'istadamento della linea proveniente da Avigliana verso Porta Susa, Rebaudengo e Stura anziché verso Porta Nuova.

È stata infine 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.

Con l'aprossimarsi del completamento del passante ferroviario e del prolungamento a Lingotto Fiere della linea 1 di metropolitana automatica appare necessario aggiornare le valutazioni, con aggiornamento degli strumenti e della descrizione degli scenari per una verifica ex-ante del funzionamento dei sistemi più forti, e per il corretto disegno degli interventi sulla rete di superficie.

Con riferimento al sistema di trasporto pubblico dovranno essere recepiti tutti gli elementi di novità di cui si è già fatto cenno.

Con riferimento al sistema di trasporto privato dovrà essere aggiornata la descrizione dell'attuale offerta viabile per allinearla a quella utilizzata dalla Città di Torino tramite il sistema 5T e su questa costruire l'aggiornamento dello scenario futuro di offerta, recependo, oltre a quelli già considerati ed elencati in precedenza, eventuali ulteriori elementi di scenario quali:

- realizzazione della quarta corsia delle Tangenziali Nord e Sud
- realizzazione della Tangenziale Est

Infine il modello di ripartizione modale ISTMO\_MOST dovrà essere ricalibrato sui dati di domanda IMQ 2008 ed esteso per consentire la stima (oggi non prevista) della diversione modale dall'uso dell'auto a quello del trasporto pubblico (in particolare ferroviario) nella mobilità in ingresso all'area metropolitana proveniente dalle direttrici esterne (ed analogamente per la mobilità in uscita).

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

### ***2.2.1. La pianificazione del TPL nell'area metropolitana***

Il processo di pianificazione della mobilità in area metropolitana presenta indubbe difficoltà e complessità causate dalla molteplicità degli attori che, oltre all'Agenzia, giocano un proprio ruolo in questo campo. Ma proprio in questo risiede una grande potenzialità, oltre che opportunità, per costruire un processo condiviso ed utile, soprattutto, ai Comuni consorziati. La pianificazione condivisa a scala metropolitana è anche una delle ragioni d'essere dell'Agenzia.

Data per acquisita la conoscenza delle informazioni sulla mobilità, la conoscenza della pianificazione urbanistica e territoriale degli Enti Consorziati e la capacità di far fronte a tutte le attività tecniche di cui si è fatto riferimento al precedente punto 2.1.4, il processo deve ideare e realizzare un percorso procedurale-istituzionale snello per:

1. Acquisire le esigenze e le aspirazioni (ascolto del territorio) in tema di mobilità
2. Proporre, discutere e condividere obiettivi (quantitativi e misurabili)
  - sui livelli desiderati di mobilità motorizzata complessiva
  - sulla ripartizione modale desiderata
  - sul miglioramento di efficienza dei sistemi di trasporto

nel rispetto dei vincoli economici riconosciuti

3. Proporre, discutere e condividere (in continuità con gli studi pregressi) un miglioramento dei sistemi di trasporto ritenuta fattibile e potenzialmente capace di realizzare gli obiettivi assunti (configurazione obiettivo)
4. Verificare la coerenza fra obiettivi desiderati e miglioramento fattibile dei sistemi, ed operare i necessari adeguamenti/ridimensionamenti.
5. Consolidare obiettivi e configurazione obiettivo.
6. Individuare, discutere e condividere le azioni di piano per giungere alla realizzazione della configurazione obiettivo

7. Individuare le configurazioni intermedie, a orizzonti temporali prefissati, che costituiscono tappe evolutive successive nello sviluppo dei sistemi verso la configurazione obiettivo.
8. Proporre, discutere, condividere, alla fine, individuare
  - le azioni per lo sviluppo dei sistemi
  - il coordinamento territoriale da attuareche gli Enti Consorziati dovrebbero recepire negli atti di pianificazione di loro competenza aventi impatto sui sistemi di trasporto (pubblico in particolare)
9. Rendicontare, discutere, condividere, i risultati del monitoraggio per tenere sotto controllo
  - l'evoluzione dei sistemi verso la configurazione obiettivo
  - il grado di raggiungimento degli obiettivi
10. Decidere eventuali azioni correttive sulla base dei risultati del monitoraggio.

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

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di medio/lungo periodo sarà caratterizzato dalla istituzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), la cui attivazione è prevista a partire dal 2012. Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituirà il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana. Prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana. L'SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Il servizio previsto è:

- **cadenzato**: un treno ogni 30 minuti. È previsto, dove possibile, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **senza interruzioni**: il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;

**uguale in entrambe le direzioni**: in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

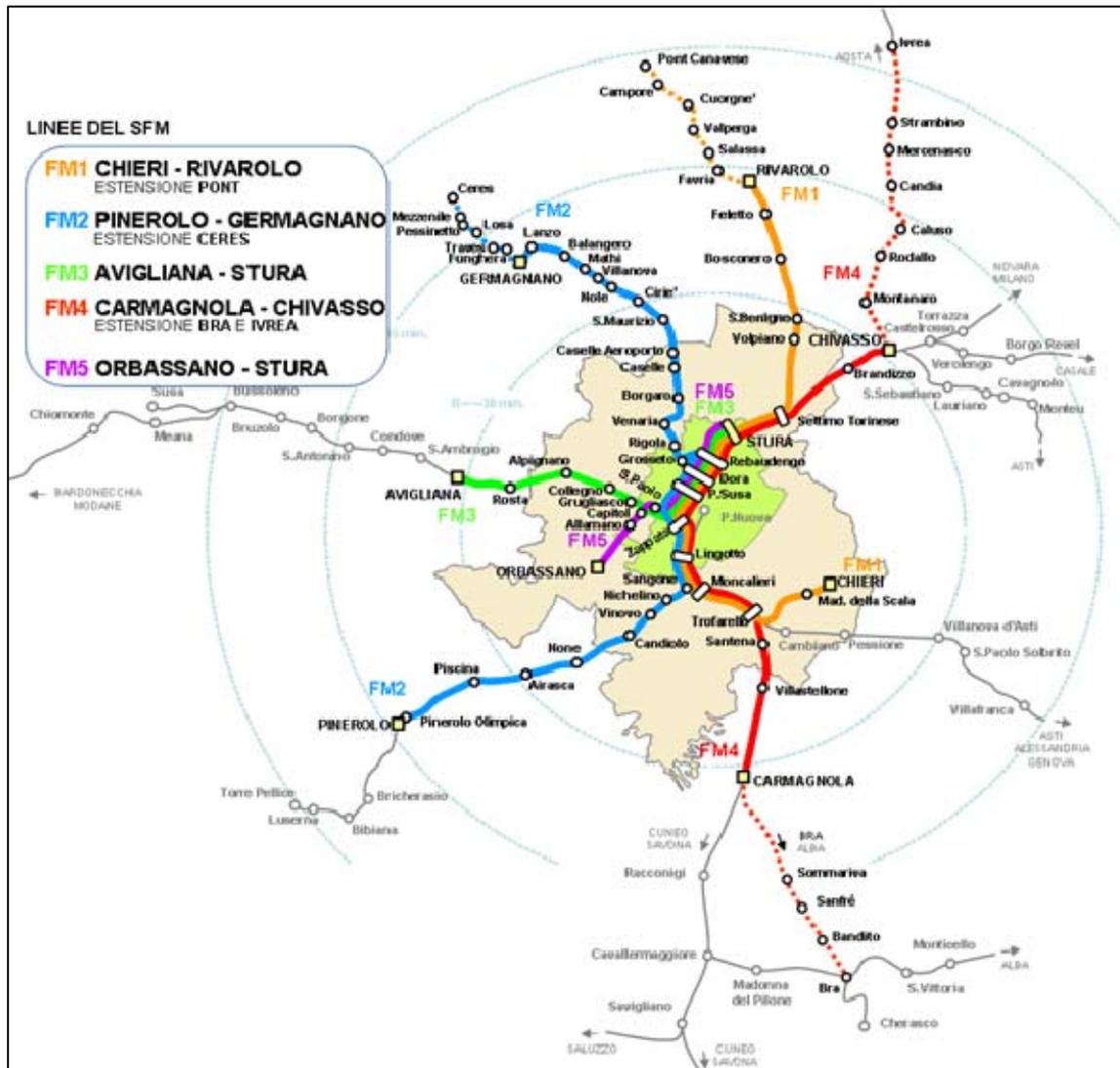


Figura 7 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Estensione territoriale



Figura 8 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Servizio previsto

Una volta avviato il SFM, sul medio/lungo periodo occorre operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della

progettazione in corso relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro (2012-2035), rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

Le fasi di progettazione del SFM realizzate dovranno evolvere su orizzonti futuri di più ampio respiro. Le lavorazioni intraprese nel Gruppo di lavoro ristretto di esercizio nell'ambito dell'Osservatorio per la Torino Lione, devono procedere con la definizione di più alternative di servizio.

Nella figura seguente viene illustrata la proposta di treni regionali veloci avanzata nell'ambito del gruppo esercizio e che potrà essere oggetto di analitiche valutazioni dopo una condivisione degli obiettivi di servizio con il territorio.

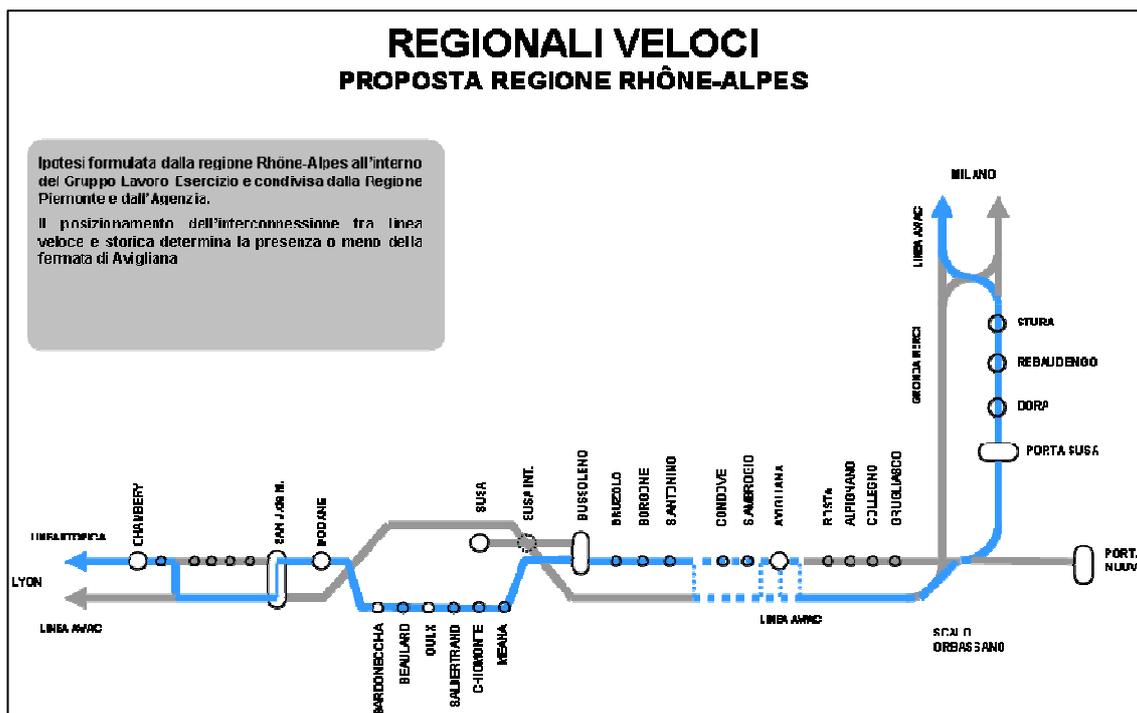


Figura 9 - Esempio di evoluzione del sistema in scenari futuri – la proposta di Treni Regionali Veloci della Regione Rhône-Alpes

### 2.2.3. Linee di metropolitana

Come si è visto, lo studio “La linea 2 di metropolitana”, assumendo per la linea 1 di metropolitana il noto tracciato Rivoli – Piazza Bengasi, ha valutato per la linea 2 un tracciato che collega Orbassano con l’area centrale di Torino e prosegue verso nord secondo quattro diverse opzioni.

Con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 0602769/006), nel prendere atto dei risultati dello studio, la Città di Torino in base ad essi e ad altre considerazioni di carattere urbanistico, operò la scelta del tracciato, individuando i capilinea nel Comune di Orbassano a Nord e nella Stazione Rebaudengo di Torino a Sud con percorso per c.so Orbassano – c.so Duca degli Abruzzi - c.so Stati Uniti – c.so Re Umberto – p.zza Solferino - via P. Micca – p.zza Castello – c.so Regio Parco - via Sempione (trincerone ferroviario) - stazione Rebaudengo RFI, che ricalca - con alcune modifiche - quello contraddistinto dalla lettera “C” nell’elenco di opzioni presentate.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 649 del 10 giugno 2008 (mecc. 03426/022) è stato approvato in linea tecnica il piano di fattibilità della Linea 2 di Metropolitana e sono

state demandate a successivi atti la definizione della modalità di attuazione del progetto e le modalità di reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione dello stesso.

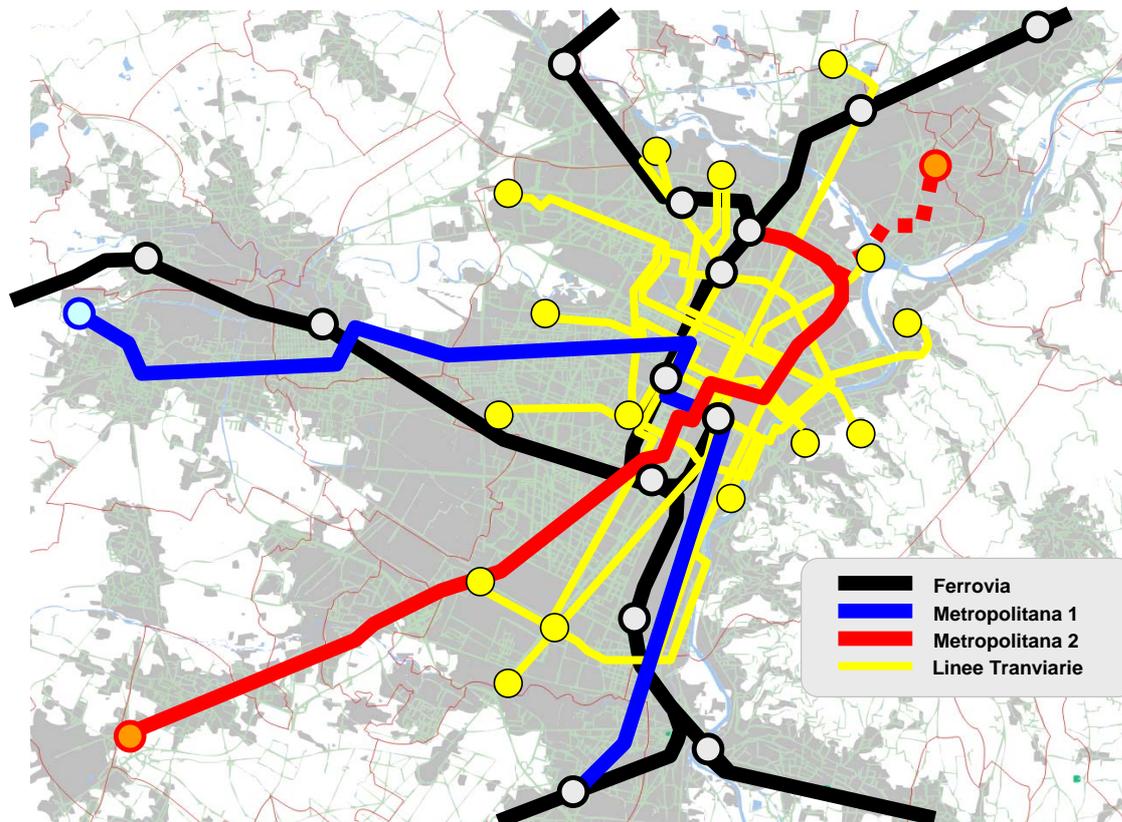


Figura 10 Tracciato della Linea 2 in relazione agli altri sistemi di trasporto

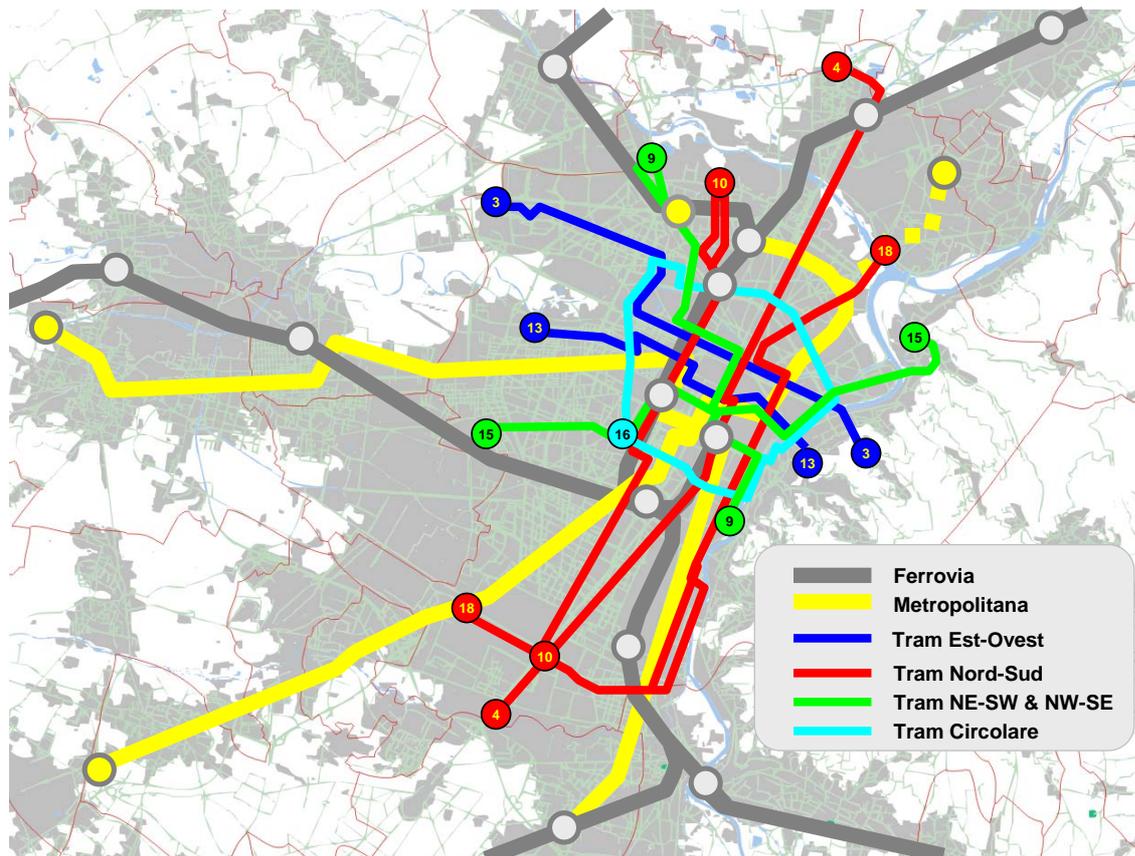
Nel corso dell'approvazione della "variante 200 al PRG della Città di Torino" è stato accolto un emendamento che ha introdotto la possibilità di realizzare una biforcazione della linea dopo la stazione "Zanella" con diramazione verso piazza Sofia e La Barca per raggiungere il confine con il comune di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

L'Agenzia, su incarico della Città di Torino, come riferito al precedente punto 2.1.5, ha provveduto ad effettuare le valutazioni di scenario, del sistema di trasporto pubblico con linea 2 di metropolitana sul tracciato individuato dalla Città sia in presenza che in assenza della diramazione per Pescarito.

Nel medio termine, il cui orizzonte di sviluppo si colloca subito dopo il 2012, il sistema di metropolitana sarà costituito dalla sola linea 1 funzionante tra Collegno e Piazza Bengasi, inserita in un contesto di avvio del SFM.

#### **2.2.4. Sistema tranviario**

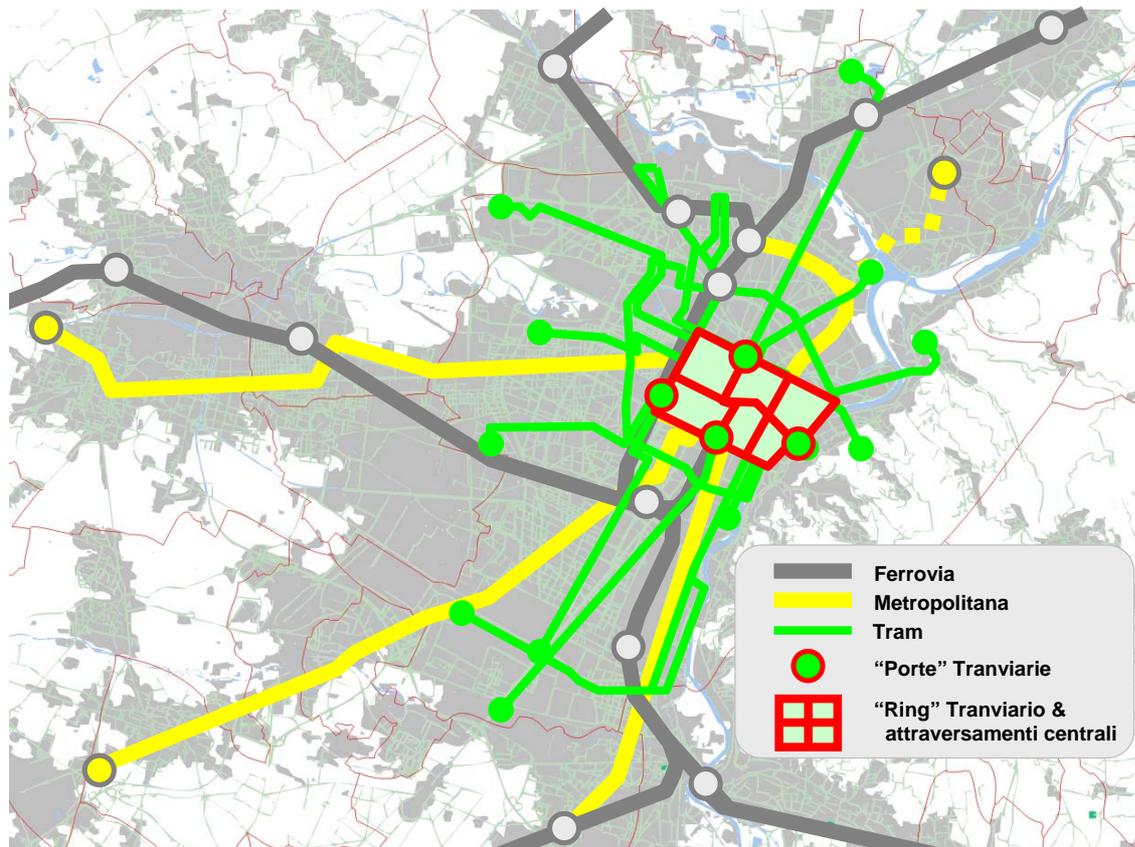
Nell'orizzonte di lungo periodo il sistema tranviario coerente con il tracciato scelto per la seconda linea di metropolitana è costituito, secondo gli studi citati, da 8 linee (+ tranvia Sassi-Superga) con una lunghezza di esercizio di circa 80-100 km (in asse) e con servizio di circa 7-8,5 milioni di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



**Figura 11 – Sistema tranviario**

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'attività di riesame dovrà continuare nel 2010; 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*<sup>16</sup>. In questo schema particolare rilevanza assume Porta Susa, nuova stazione ferroviaria, di metropolitana e porta tranviaria.

<sup>16</sup> Con possibile percorso: **Porta Susa** - XVIII Dicembre – S. Martino – Beccarla – Principe Eugenio – Rondò Forca – Regina – **Porta Palazzo** – Regina – Rondò Rivella – Giardini Reali – Castello – Po – **Piazza Vittorio** – Bonafous – Cairoli – Vittorio Emanuele – **Porta Nuova** - Vittorio Emanuele – Inghilterra – **Porta Susa**.



**Figura 12 - Ring tranviario e porte**

Il lavoro di riesame del sistema tranviario sarà affrontato con la Città di Torino, e prevedrà 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). Il programma di rilancio si basa anche sul piano di rinnovo del materiale rotabile già previsto dal PTA 2007-2009 e che, avendo trovato parziale recepimento nell'accordo di programma sottoscritto con la regione Piemonte, è in fase di sviluppo. Dovrà inoltre essere sviluppato un piano di miglioramento di una parte degli impianti fissi con interventi di priorità semaforica e di protezione e separazione dal traffico, in funzione della disponibilità di risorse.

Per il medio termine, in un contesto costituito dalla presenza della linea 1 metro Collegno-Bengasi e dall'avvio del SFM, lo sviluppo del sistema tranviario sarà 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 (es. 10) sul nuovo impianto della Spina Centrale
- transito di altre linee tranviarie (es. 9, 13) per la nuova stazione Porta Susa
- eventuale istituzione di una circolare interna.

mentre dovranno essere valutate opzioni di prolungamento (o meno) della linea 18 verso sud oltre piazza Carducci.

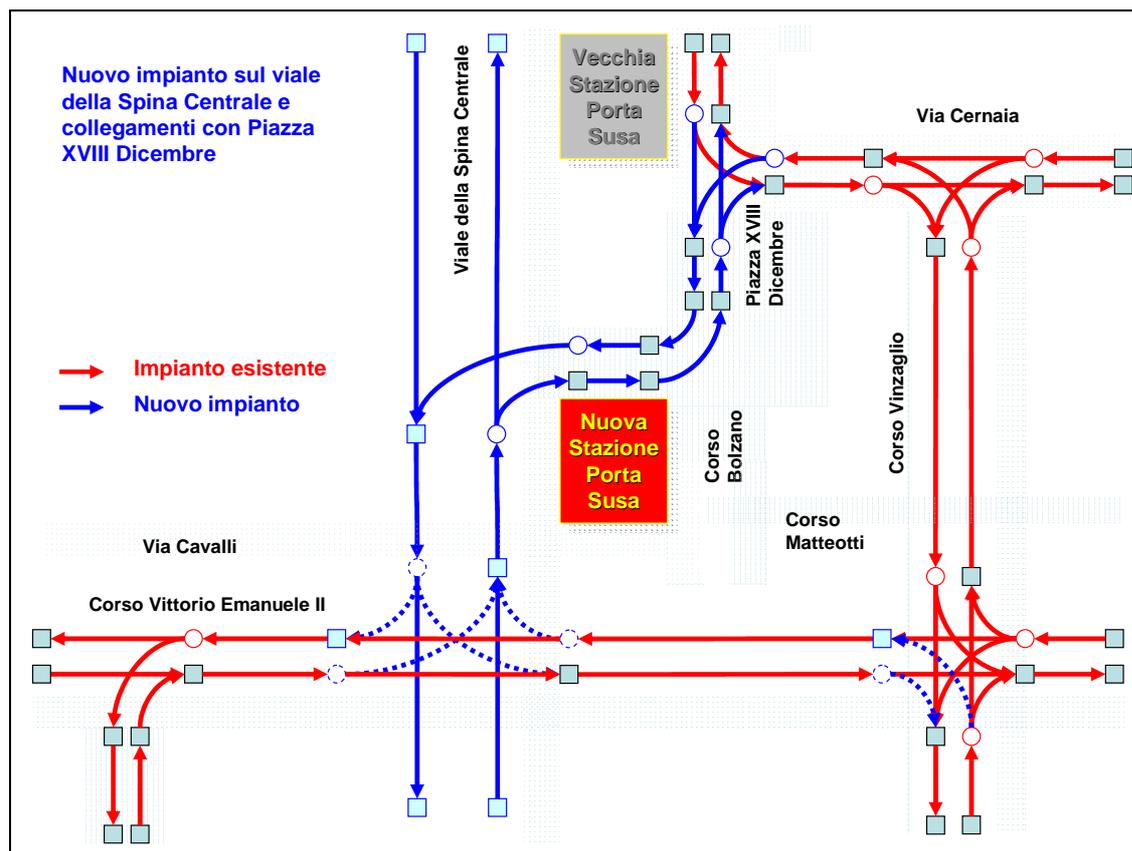


Figura 13 – Nuovo impianto tranviario sul viale della Spina centrale

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

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

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

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

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

### 2.2.6. Risultati attesi

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità, maggiore velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, ad assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento

dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Nelle ultime valutazioni sullo scenario di lungo periodo l'aumento prefigurato dell'offerta di trasporto pubblico (+34% dei veicoli\*km in ora di punta) e delle prestazioni (quasi +20% della velocità media di esercizio del sistema e quasi +30% della velocità media di spostamento dei cittadini) è stimata capace di generare un aumento adeguato della domanda (dell'ordine del +60%).

Nelle figure che seguono il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; i dati sono tratti dall'ultimo "EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009 e sono riferiti all'anno 2006.

Sono state considerate le aree metropolitane non troppo dissimili da quella torinese in termini di popolazione e/o superficie servite. Sono state quindi escluse dal confronto le aree estremamente dense o quelle a dimensione "regionale" quali quelle di competenza delle autorità di Londra, Parigi, Berlino Madrid, Francoforte s/M, Barcellona e Vilnius.

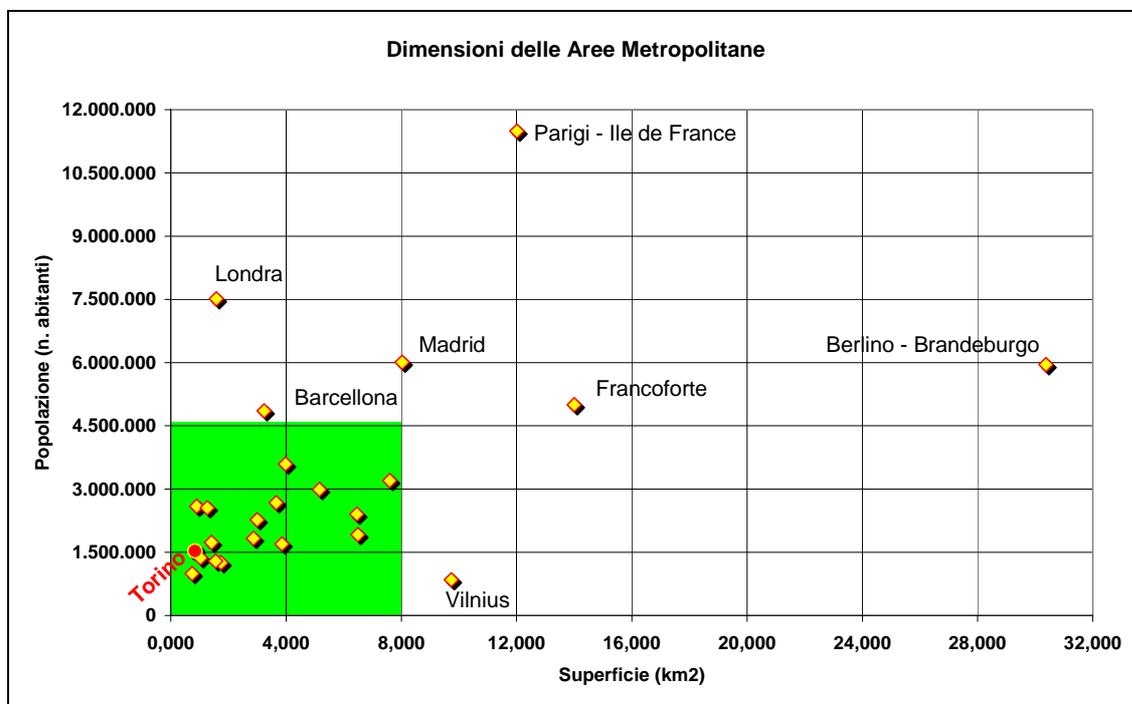


Figura 14 – Dimensioni di alcune aree metropolitane europee

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all'eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che, per quanto riguarda l'efficienza, il sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana di Torino si colloca su valori simili a quelli di molte altre realtà europee. L'utilizzo del mezzo pubblico risulta inferiore rispetto a quelle realtà dotate di potenti servizi su impianto fisso. Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti gli indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

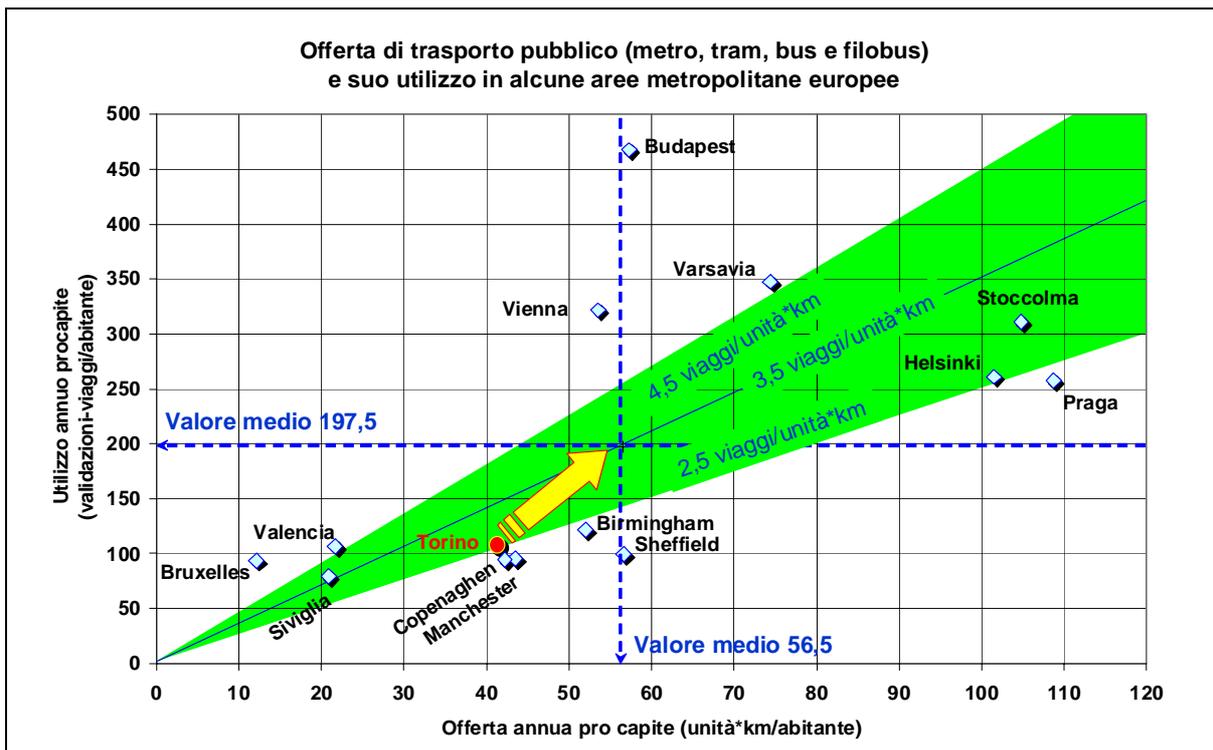


Figura 15 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

In termini di rapporto tra ripartizione modale (quota del trasporto pubblico) ed offerta di servizio, l'area metropolitana di Torino si colloca in linea con la media delle realtà europee considerate. La quota modale del trasporto pubblico risulta inferiore rispetto a quelle dotate di potenti servizi su impianto fisso.

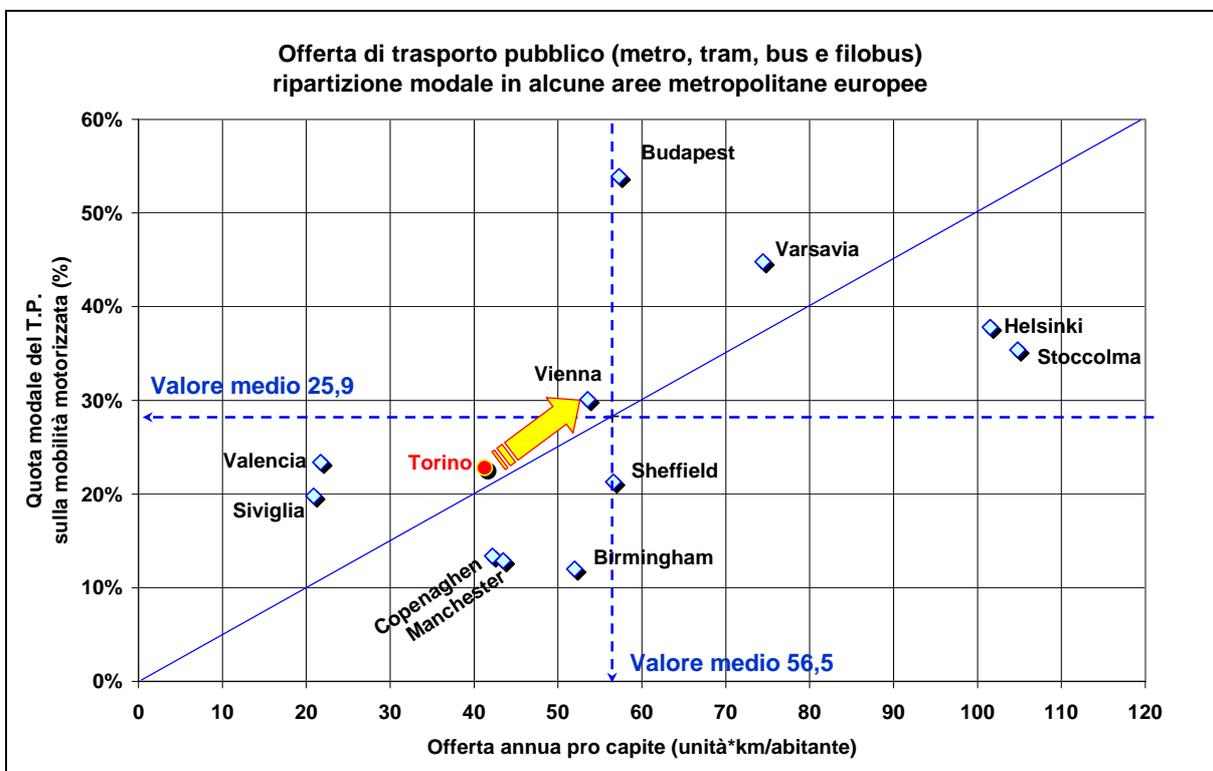


Figura 16 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

Quest'ultimo indicatore, a seguito degli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo, si attesterà su valori superiori alla media delle realtà europee prese in considerazione.

Nell'orizzonte di medio periodo, con incrementi più modesti dell'offerta e delle prestazioni, ci si attendono risultati ridotti (più o meno in proporzione) in termini di incremento di utenza e di quota di mercato.

### **2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2010-2012**

#### **2.3.1. Dal programma triennale del TPL 2007-2009 al programma 2010-2012**

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

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

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

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

#### **2.3.2. Il programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2009**

Il Programma Triennale di Agenzia ha definito i programmi di miglioramento dei servizi urbani, suburbani ed extraurbani, sulla base delle maggiori risorse rese disponibili dalla Regione per l'anno 2007 (destinate all'aumento della produzione dei servizi di TPL) nonché delle varie ipotesi di riorganizzazione dei servizi esistenti.

Nel corso del 2009, come di seguito meglio specificato, gli interventi previsti nei rispettivi Programmi di Miglioramento hanno trovato la pressoché completa attuazione.

#### Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino:

- è stato opportunamente modificato il Programma di Esercizio della Linea 46B in modo da prevederne il transito lungo gli assi Mortara-Livorno-Umbria, offrendo così una prima "anticipazione" del collegamento tra le Stazioni Dora (FF.SS e GTT) e Porta Susa, in

attesa dell'attuazione del previsto collegamento infrastrutturale della Linea ferroviaria Torino-Ceres con il Passante (FM2);

- seguendo lo stesso principio, è stata attivata una nuova Linea urbana denominata "DoraFly" di collegamento tra la Stazione Dora GTT e il Centro cittadino in grado di svolgere, in attesa dell'attivazione della FM2 di cui al precedente capoverso, la funzione di integrare i servizi pubblici di trasporto verso l'Aeroporto "Sandro Pertini" di Caselle;
- in occasione dell'attivazione dei primi due binari del Passante Ferroviario nella tratta Porta Susa-Stura e la conseguente soppressione temporanea della Stazione Dora FS, si è inoltre provveduto ad attestare presso il Movicentro Stura le Linee urbane 21 e 46B, oltre che a modificare il percorso della Linea 60 in modo da prevederne il transito presso la Stazione di Porta Susa.

Si è inoltre proceduto, nel limite delle risorse disponibili, a garantire la prosecuzione del Servizio di collegamento tra il Centro di Torino e la Reggia/Parco la Mandria di Venaria Reale (cd. "Venaria-Express") e della rete di trasporto notturna (cd. "Night-Buster") operante nei giorni Festivi e prefestivi da varie aree della Città verso il Centro di Torino.

Gli interventi attuati (esclusi quelli relativi ai Servizi "Night-Buster", "Venaria-Express" e "DoraFly", finanziati come interventi di promozione del Trasporto Pubblico) hanno sostanzialmente esaurito le risorse annue destinate a maggiori servizi nell'ambito del PTA (circa 1 milione di Euro).

Gli ulteriori interventi previsti nel Programma e non ancora attuati, in quanto il loro avvio richiede interventi di razionalizzazione necessariamente da condividere con le Circoscrizioni/Amministrazioni interessate, sono:

- riorganizzazione del servizio in area Falchera (Linee 50, 51, 51B) e in area Mirafiori sud (Linea 63) a beneficio del servizio "interquartiere" e di adduzione alla Linea 4;
- istituzione di una nuova Linea trasversale di collegamento tra la zona Barca/Bertolla, l'asse della Linea 4, quello della "Spina 3" e il Centro Città e revisione del servizio delle Linee 27, 46B e 57 (parzialmente attuato con le variazioni alla Linea 46B);
- estensione a nord di Corso Grosseto del Servizio della Linea 10 bus;
- riorganizzazione del Servizio nell'area di Rivoli/Collegno (Linee 36, 36N e 38).

#### Programma di Miglioramento del Servizio di TPL extraurbano conferito dalla Provincia di Torino:

Sulla scorta di quanto previsto dal Programma Triennale di Agenzia, gli interventi di miglioramento previsti nell'ambito dei Servizi Extraurbani di competenza dell'Agenzia, già iniziati nel corso del 2007, 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).

Così come avvenuto nel corso del 2009 anche nel 2010 pertanto, oltre al proseguimento del monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), dovranno essere individuate e attuate le soluzioni più condivise e sostenibili per far fronte alle continue e crescenti richieste di implementazione del servizio che pervengono in Agenzia tra le quali si ricordano in particolare le principali attuate nel 2009:

- necessità di rispondere al consistente aumento della domanda di servizi diretti ad alcuni plessi scolastici (Chieri, Carignano, Carmagnola);
- necessità di rispondere a un ulteriore aumento della domanda sull'asse Caselle-Borgaro-Torino centro;

- richieste di miglioramento dei servizi in Val Ceronda (Givoletto, La Cassa, San Gillio, Valdellatorre);
- intensificazione dei collegamenti tra la Stazione Fermi della Metropolitana e l'area commerciale/industriale di Collegno PIP;
- richieste di estensione di servizi a chiamata (tipo "MeBUS") per rispondere alle esigenze di mobilità provenienti da aree (o direttrici) a domanda debole. Lo stesso Servizio "MeBUS" sarà oggetto di specifiche analisi, in modo da estenderne l'accessibilità spazio-temporale e svilupparne le potenzialità di raccordo con i Servizi di trasporto ferroviari dell'Area Metropolitana.

#### 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, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 30.000 Euro). È 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 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.

#### Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Chieri:

Gli interventi previsti dal programma hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l'Amministrazione comunale, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 130.000 Euro).

#### Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri:

L'Agenzia, su specifica richiesta dell'Amministrazione, ha predisposto diverse ipotesi progettuali di miglioramento del Servizio, tutte sostanzialmente volte principalmente 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.

Gli interventi richiesti, tuttavia, richiedono risorse ben superiori a quelle regionali disponibili per potenziamenti (circa 100.000 Euro): la loro attuazione è pertanto subordinata, tra l'altro, al loro reperimento.

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

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

**SFM:**

*negli anni 2010-2011 sono previsti interventi di riorganizzazione dei servizi già rivolti all'attuazione del SFM;*

2010	potenziamento Torino-Susa/Bardonecchia
2011	avvio FM5 Orbassano-Stura
2012	avvio FM1, FM3, FM4, potenziamento FM5

**Metropolitana:**

*non di competenza dell'Agenzia; si cita per le ricadute sulla rete di superficie*

2011 (fine)	prolungamento a Lingotto Fiere
-------------	--------------------------------

**Tram:**

*nel periodo in esame l'area centrale di Torino sarà sempre meno interessata dai cantieri del Passante Ferroviario e della Linea 1 della Metropolitana; si potrà quindi avere il ripristino dell'intero sistema; l'avvio del SFM e le nuove funzioni di Porta Susa e Porta Nuova renderanno necessario attivare una revisione complessiva della rete di superficie*

2010	ripristino impianto piazza Carducci con nuovo anello Carducci-Abegg-Genova-Carducci
2010 (fine)	ripristino del servizio tranviario su tutte le 8 linee, con linea 10 limitata a Rondò della Forca a Nord e linea 18 limitata a Carducci a Sud
2011	manifestazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, con istituzione di una circolare interna <sup>17</sup> , per l'occasione esercita con vetture storiche
2010-2012	attivazione di priorità semaforica e separazione dal traffico secondo i progetti esistenti (PSM, PUT, Strategia di Sviluppo del Sistema Tranviario) ed estensione del controllo delle corsie riservate con telecamere a bordo
2012	revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e dell'avvio del SFM

**Bus:**

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

2010 (fine)	istituzione di un collegamento bus Settembrini – Carducci (linea 18N o equivalente) con transito per Lingotto RFI e Lingotto Fiere
2010-2011	potenziamento selettivo (linee X), aumento copertura nella corona metropolitana (Grugliasco, Leini, Settimo); estensione servizio serale notturno
2010-2011	coordinamento interscambio servizi automobilistici con servizi ferroviari del SFM
2012	attestamento 1, 34, 35, 45, 45/ a Carducci/Lingotto sulla linea 1 metro; valutazione di attestamento 67; sdoppiamento 66 est / 66 ovest e attestamento a Carducci; servizio locale per copertura a tratti di via Nizza tra Marconi e Dante.

<sup>17</sup> Sul percorso ridotto: XVIII Dicembre – S. Martino – Beccarla – Principe Eugenio – Rondò Forca – Regina – Porta Palazzo – Regina – Rondò Rivella – Giardini Reali – Castello – Po – Accademia Albertina – Vittorio Emanuele – Porta Nuova - Vittorio Emanuele – Vinzaglio – Cernaia – XVIII Dicembre.

2012 revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e dell'avvio del SFM; gli interventi di coordinamento dovranno essere estesi a tutte le stazioni ferroviarie interessate dall'avvio del SFM.

### **2.3.4. Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012**

Si riporta di seguito il quadro riepilogativo sugli interventi al sistema di trasporto pubblico previsti nel 2010 e nel triennio 2010-2012. La programmazione qui esposta è basata sulle attività di progetto già sviluppate dall'Agenzia e su quelle in via di sviluppo. Esistono tuttavia alcune difficoltà attuative per i singoli progetti dovute alle disponibilità di risorse e/o di adeguate infrastrutture.

#### **2.3.4.1. Contratti TPL bus e tram**

Considerato lo scenario atteso per i prossimi anni (apertura della tratta Porta Nuova-Lingotto di Metropolitana, avvio della prima fase del Servizio Ferroviario Metropolitano, eventi connessi al 150° dell'Unità d'Italia, aumento popolazione scolastica, riorganizzazione poli produttivi, etc.), si elencano di seguito, a titolo indicativo e non esaustivo, i principali interventi o richieste dei quali tenere conto in un quadro di programmazione dei servizi:

- Servizio urbano "DoraFly", necessario per garantire un collegamento con il Centro Città della Stazione Dora GTT in assenza del collegamento infrastrutturale della Ferrovia Torino-Ceres con il Passante: produzione prevista circa 100.000 vett\*km/anno (pari, a corrispettivi 2009 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,3 Mln di Euro addendum incluso);
- Servizio urbano e suburbano "Venaria Express", necessario per collegare il Centro Città con il polo culturale e turistico Reggia di Venaria – Parco della Mandria: produzione prevista circa 100.000 vett\*km/anno (pari, a corrispettivi 2009 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,25 Mln di Euro addendum incluso);
- Servizio Notturmo "NightBuster", necessario per collegare in orari notturni il Centro Città con le periferie urbane: produzione prevista circa 130.000 vett\*km/anno (pari, a corrispettivi 2009 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,4 Mln di Euro addendum incluso);
- Miglioramento/potenziamento servizi Linea 46 (o equivalente) a Leinì (progressivo trasferimento ISEF): produzione prevista circa 60.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Torino, a circa 0,2 Mln di Euro addendum incluso);
- Miglioramento/potenziamento servizi Linea 51 (o equivalente) a Settimo (progressivo trasferimento polo produttivo Pirelli): produzione prevista circa 50.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Settimo, a circa 0,1 Mln di Euro addendum incluso);
- Estensione servizi Linea 56 nel Comune di Grugliasco (Borgata Quaglia): produzione prevista circa 100.000 vett\*km/anno (pari, a corrispettivi 2009 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,3 Mln di Euro addendum incluso);
- Miglioramento/potenziamento collegamenti Venaria-Druento-Torino-Metropolitana Linee 72, 11, 59 (o equivalenti): produzione prevista circa 200.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Torino, a circa 0,65 Mln di Euro addendum incluso);
- Miglioramento/potenziamento servizi in zona Ovest (Rivoli-Collegno-Avigliana-Alpignano-Rosta, etc.): produzione prevista circa 100.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Torino, a circa 0,3 Mln di Euro addendum incluso);

- Miglioramento/potenziamento servizi per espansione poli scolastici fuori Torino (es. Carignano, Carmagnola, Chieri, Rivoli, Ciriè, etc.), a servizio di alcune tratte "in sofferenza" (es. Varisella-Torino, varie Canavese – anche mediante integrazione servizi gomma-ferro Provincia e Agenzia, etc.) o di collegamento con poli sanitari di riferimento, anche sulla base delle richieste via via pervenute in Agenzia (es. Orbassano San Luigi, Candiolo, Ciriè, Chivasso, etc.);
- Estensione del Servizio a chiamata MeBUS in realtà/fasce orarie di domanda debole a integrazione e supporto dei servizi di linea esistenti e/o verso destinazioni (es. presidi sanitari e ospedalieri) difficilmente raggiungibili con l'uso del TPL: produzione prevista circa 60.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Provincia di Torino, a circa 0,15 Mln di Euro addendum incluso);
- Valutazione delle possibilità di riorganizzazione del servizio serale urbano nella Città di Torino anche mediante l'eventuale sostituzione dei servizi meno utilizzati con nuovi servizi a chiamata in grado di garantire una estesa copertura territoriale con funzione di adduzione verso le principali linee portanti;
- Attivazione Linea tranviaria storica in Torino: produzione prevista 500.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Torino, a circa 1,6 Mln di Euro addendum incluso);
- Alla luce del successo ottenuto a seguito del potenziamento attuato con la linea X13, potenziamento selettivo di alcune linee urbane e suburbane afferenti il Contratto di Torino lungo tratte urbane particolarmente affollate e congestionate (es. X17, X62, X40, etc.): produzione prevista circa 400.000 vett\*km/anno (pari, nell'ipotesi di attuazione nell'ambito del Contratto conferito dalla Città di Torino, a circa 1,25 Mln di Euro addendum incluso).

Indipendentemente dall'aggiudicazione o meno nel corso del 2010 di tutti o parte dei servizi conferiti mediante procedure ad evidenza pubblica (e conseguentemente dalla possibilità di sottoscrivere Contratti diversi da quelli attuali), si evidenzia che (fatta eccezione per i Servizi conferiti dal Comune di Moncalieri, approfonditi nel seguito) per ognuno dei Contratti delegati le risorse disponibili (comprendenti i potenziamenti conseguenti all'impiego dei rispettivi premi di operatività nei modi e termini indicati dal Programma Triennale di Agenzia 2007-2009) risultano completamente impegnate per servizi: gli ulteriori interventi di potenziamento previsti o prevedibili per i prossimi anni, pertanto, potranno essere attuati con destinazione di nuove risorse ovvero mediante opportune riorganizzazioni dei servizi esistenti.

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Moncalieri (e in accordo con la stessa Amministrazione e con il Comune di Trofarello), l'Agenzia ha sviluppato nel dettaglio svariate ipotesi di potenziamento e miglioramento del Servizio urbano tenendo conto sia della grande attrattività esercitata dal polo commerciale UGC-Cine Cité che dalle opportunità offerte dal nuovo Movicentro di Trofarello: nessuna delle ipotesi predisposta congiuntamente con le Amministrazioni interessate ha potuto al momento trovare attuazione poiché le risorse aggiuntive necessarie risultano ben superiori alla potenzialità produttiva consentita dall'impiego del premio di operatività (circa 250.000 vett\*km/anno a fronte delle 30.000 circa disponibili in base al premio di operatività).

A partire dal 2012, il recupero di percorrenze consentito dalla riorganizzazione dei servizi di superficie sull'asse di via Nizza a seguito del prolungamento della linea 1 di metropolitana, consentirà di effettuare ulteriori miglioramenti del servizio di superficie (ad esempio in adduzione alla metropolitana stessa) senza necessità di ulteriori risorse.

## 2.3.4.2. Contratti ferroviari

Sintetizzando in termini di produzione e relative risorse economiche la programmazione del triennio 2010-2012 innanzi esposta, supponendo di assegnare alle Imprese storiche il potenziamento dei servizi, in attesa delle gare, si ottiene la tabella riassuntiva delle variazioni del periodo considerato ove, per la parte economica, la definizione degli importi si basa sulle seguenti considerazioni:

- le compensazioni sono calcolate a prezzi attuali e sono proporzionate alla variazione di produzione;
- sarebbe opportuno adeguare le compensazioni al tasso di inflazione programmato del periodo (così come è stato fatto per il TPL su gomma); non solo, dovrebbe essere adeguato all'inflazione il corrispettivo storico trasferito all'Agenzia dalla Regione sino all'anno 2009, che costituisce la base per le variazioni di compensazione del triennio 2010-2012;
- tuttavia è ragionevole procedere alla definizione delle partite economiche a prezzi costanti 2009 poiché lo Stato, con la legge Finanziaria 2008, ha trasferito direttamente a Trenitalia maggiori risorse per il medesimo anno (a copertura dell'inflazione storica) e, analogamente, 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 trasferirà direttamente a Trenitalia la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 per i servizi ferroviari di trasporto pubblico.

			<b>ESERCIZIO 2010</b>	<b>ESERCIZIO 2011</b>	<b>ESERCIZIO 2012</b>
<b>TRENITALIA</b>	SERVIZIO 2009	<i>tr X km</i>	2.522.822	2.522.822	2.015.686
		<i>euro</i>	23.349.838	23.349.838	18.796.382
	potenziamento linea Modane-Torino	<i>tr X km</i>	570.304	570.304	570.304
		<i>euro</i>	5.120.623	5.120.623	5.120.623
	avvio FM5 Orbassano - Stura	<i>tr X km</i>		218.416	218.416
		<i>euro</i>		1.961.105	1.961.105
	potenziamento FM5 Orbassano - Stura	<i>tr X km</i>			273.020
		<i>euro</i>			2.451.381
	avvio FM3 Avigliana - Stura	<i>tr X km</i>			355.072
		<i>euro</i>			3.188.106
avvio FM4 Carmagnola - Chivasso	<i>tr X km</i>			1.405.980	
	<i>euro</i>			12.623.957	
<b>GTT</b>	SERVIZIO 2009	<i>tr X km</i>	1.105.267	1.105.267	694.672
		<i>euro</i>	19.962.870	19.962.870	19.962.870
	avvio FM1	<i>tr X km</i>			2.265.467

			<b>ESERCIZIO 2010</b>	<b>ESERCIZIO 2011</b>	<b>ESERCIZIO 2012</b>
	Chieri - Rivarolo	<i>euro</i>			16.687.173
<b>TOTALE</b>	SERVIZIO 2009	<i>tr X km</i>	3.628.089	3.628.089	2.710.358
		<i>euro</i>	43.312.708	43.312.708	38.759.252
	incremento del servizio riferimento 2009	<i>tr X km</i>	570.304	788.720	4.376.951
		<i>euro</i>	5.120.623	7.081.728	42.032.345

(I valori sono comprensivi della quota di finanziamento all'Agencia ai sensi della LR 1/2000 e s.m.i.).

Le indicazioni delle risorse necessarie per la programmazione dei servizi automobilistici e ferroviari 2010 – 2012 devono essere considerate come stime previsionali proposte alla Regione Piemonte per la stipula degli Accordi di Programma 2010-2012 pertanto non trovano ancora corrispondenza nell'attuale Bilancio di Previsione 2010-2012 che è invece basato sulle risorse già definite.

Sulla base delle risultanze della seconda fase di attività dell'Osservatorio Valle di Susa, il Governo nazionale e la Regione Piemonte, con il 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro, sottoscritto in data 23 gennaio 2009, hanno concordato di procedere all'attuazione di un primo step di interventi e misure mirati al potenziamento del Trasporto Locale. La disponibilità di risorse permette di introdurre già prima del 2012 significativi miglioramenti sull'attuale servizio.

#### Fase 2010-2011

Miglioramento del servizio sulla linea Modane. È possibile realizzare un nuovo modello di esercizio sulla linea Modane-Torino basato sulle infrastrutture esistenti e sul potenziamento dei servizi ferroviari attuali. Il servizio studiato prevede la realizzazione di un orario cadenzato da Susa e Bardonecchia, con evidenti miglioramenti di affidabilità, integrazione modale, semplicità e maggiore qualità complessiva. Il nuovo servizio potrebbe essere attivato per il 2010. L'incremento di costo stimato sulla base del Programma di Esercizio realizzato d'intesa con Trenitalia e RFI è pari a €5.120.623.

Contemporaneamente al nuovo modello di esercizio possono essere realizzati interventi sulle stazioni della linea con l'obiettivo di migliorare l'informazione dei viaggiatori. Il costo stimato è di 0,5 M€.

#### Fase 2011-2012

##### Attivazione della linea FM5 ad Orbassano

Anche l'intervento denominato "Attivazione della linea FM5 a Orbassano" con un costo presunto di 10mln€, risulta tra quelli da finanziare nella prima fase. È in via di definizione il Protocollo d'Intesa tra la Regione Piemonte, RFI, l'Agencia per la Mobilità Metropolitana, la Provincia di Torino e i comuni di Beinasco, Grugliasco, Orbassano, Rivalta ed il Parco fluviale del Po, per la definizione delle opere ferroviarie e la localizzazione della nuova fermata di Orbassano/Ospedale S. Luigi necessarie all'attivazione della futura linea del SFM denominata FM5 (Orbassano-Stura). Qualora le tempistiche fossero congruenti con gli impegni assunti nel 1° Atto Aggiuntivo l'attivazione del servizio tra Orbassano e Stura potrebbe avvenire nel 2011.

### **2.3.5. Servizio ferroviario metropolitano**

#### 2.3.5.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio

L'Agenzia porterà avanti il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano ponendosi nuovi obiettivi finalizzati alla ricerca della stabilità degli orari con gli interventi infrastrutturali disponibili.

Le fasi di lavoro da sviluppare sono le seguenti:

- Individuare gli interventi indispensabili per l'avvio del SFM e realizzare una nuova mappa;
- individuare nuovi scenari ed ipotesi di servizio realizzabili con le effettive disponibilità infrastrutturali;
- coinvolgere Enti, Istituzioni, Amministrazioni Locali e Comitati nelle ipotesi di esercizio.

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

- istituire un tavolo di lavoro permanente con la Regione e calendarizzare specifici incontri per la scelta e la condivisione dei servizi regionali da associare alle linee di FM;
- istituire un tavolo di lavoro permanente con RFI e calendarizzare specifici incontri per l'individuazione degli interventi ed il controllo della loro realizzazione; per la definizione delle specifiche da adottare per la realizzazione di un orario sostenibile;
- Raccogliere e catalogare tutte le istanze, reclami e suggerimenti pervenuti per stilare una obiettiva scaletta delle priorità da tenere in conto nella progettazione dell'orario.
- Realizzare una nuova mappa delle polarità presenti nelle aree servite dal SFM individuando per ciascuna linea, nelle aree esterne al Nodo di Torino, scuole secondarie, ospedali, ASL, e altri particolari attrattori di traffico.
- Individuare su ogni linea del SFM i migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio.

Due elementi del progetto saranno continuamente monitorati e approfonditi: l'evoluzione dello scenario infrastrutturale e la disponibilità del materiale rotabile.

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, l'avvio del SFM è condizionato dalla realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. Alcuni interventi sono strettamente connessi alla realizzazione del passante di Torino, mentre altri sono legati direttamente al progetto del SFM, e consentono l'evoluzione verso un livello di servizio superiore caratteristico delle ferrovie metropolitane. Molti interventi sono già stati inseriti in documenti di pianificazione e programmazione a vari livelli istituzionali come, ad esempio, il 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte (23 gennaio 2009). Sarà cura dell'Agenzia effettuare un monitoraggio costante della situazione infrastrutturale per procedere di conseguenza con la programmazione dei servizi.

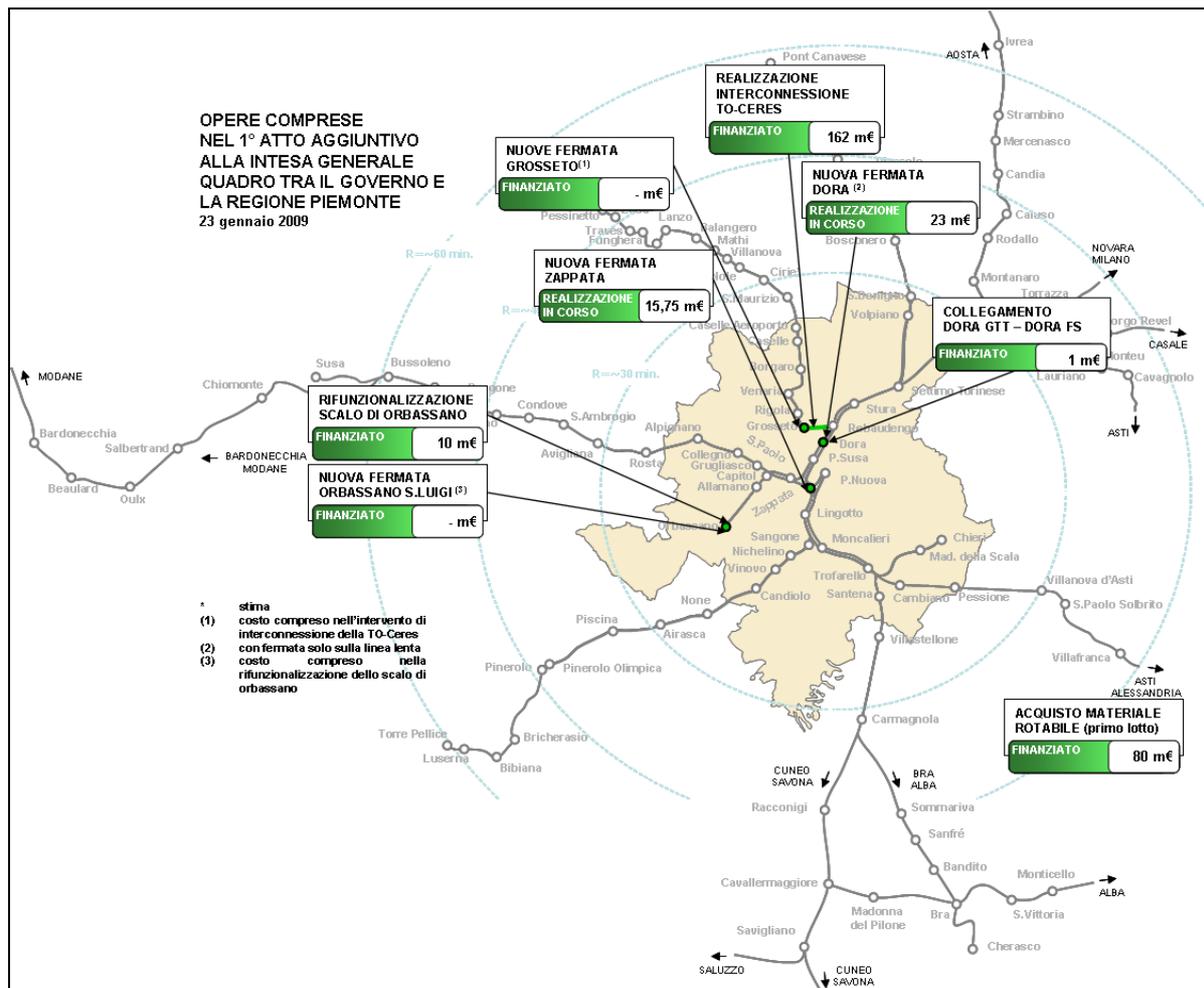


Figura 17 - SFM – Interventi infrastrutturali compresi nel 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte (23 gennaio 2009)

Per quanto riguarda il materiale rotabile, al fine di abbattere i tempi e i costi di manutenzione, permettere una migliore gestione delle riserve, ridurre le cause di ritardi e i disagi per i passeggeri garantendo a questi ultimi standard di qualità del servizio offerto conformi nel tempo, si prevede di realizzare i servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano con materiale rotabile omogeneo, nuovo e con caratteristiche adeguate ad un servizio metropolitano.

I nuovi treni devono essere bidirezionali, a trazione elettrica, dotati di apparato SCMT e con elevata accelerazione e decelerazione per garantire buone velocità commerciali anche in presenza di fermate ravvicinate e numerose. Devono offrire una capacità elevata per garantire adeguata disponibilità di offerta non solo sui rami del SFM, ma anche sulla tratta di distribuzione in ambito urbano e una lunghezza adeguata alle banchine delle stazioni del SFM. La tipologia e il numero delle porte devono essere tali da permettere un rapido incarozzamento per garantire tempi di fermata contenuti anche in presenza di grandi quantità di viaggiatori. I nuovi treni devono inoltre garantire un elevato confort di bordo, con adeguati spazi di distribuzione, efficienti impianti di climatizzazione, ampie superfici vetrate, e allestimenti interni che permettano facilità di manutenzione e pulizia.

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

La Regione ha chiesto all'Agenzia di coordinare e sviluppare tutte le attività riguardanti l'estensione del SFM a Bra. Tale richiesta è coerente con gli studi condotti finora dall'Agenzia ed è coerente con gli indirizzi per le gare ferroviarie.

La richiesta prevede la predisposizione di un programma di attività rivolto all'individuazione dell'offerta programmabile nei diversi orizzonti temporali, in funzione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e all'individuazione delle eventuali criticità infrastrutturali. Per tale attività occorrerà istituire e coordinare un tavolo di lavoro con i tecnici del Comune di Bra e la competente struttura regionale di RFI.

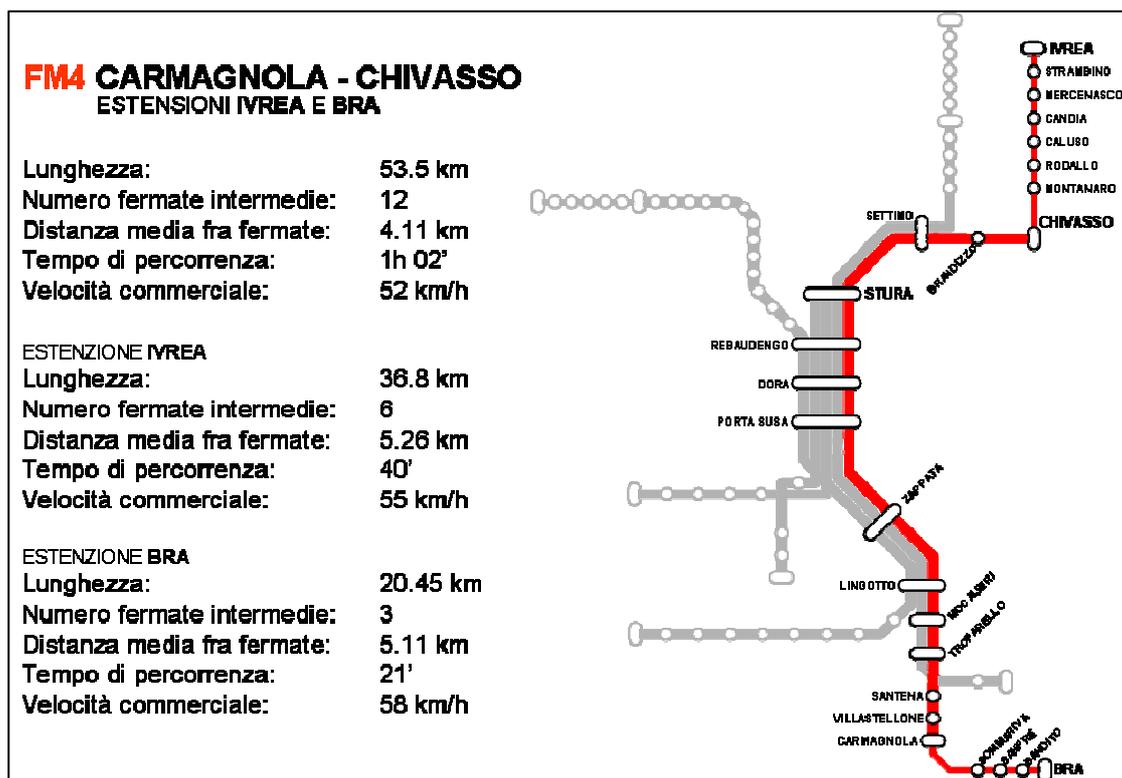


Figura 18 - Linea FM4 con estensione a Bra

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

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha dato attuazione agli impegni assunti dal Tavolo Politico della Torino - Lione del 29 luglio 2008 predisponendo con Trenitalia e RFI il progetto di orario cadenzato e coordinato di potenziamento sulla linea Modane – Torino, da attuarsi con il cambio orario dicembre 2009. La prevista attuazione è stata compromessa dall'assenza di materiale rotabile necessario all'incremento di produzione e dalla relativa copertura finanziaria.

La nuova proposta pur essendo migliorativa rispetto all'offerta in essere presenta ancora significativi margini di miglioramento che dovranno essere rivalutati per l'avvio del sistema con il cambio orario estivo 2010 o per il successivo cambio invernale.

- Inserimento anche nella fascia manutentiva di due treni/ora per direzione. Con la realizzazione dei lavori nella galleria del Frejus sarà possibile l'inserimento per tutta l'estensione del servizio di 2 treni ora per direzione. Non sarà più necessaria l'integrazione con bus sostitutivi fra Susa e Bussoleno.

- Uniformità degli orari di passaggio in tutte le stazioni. L'uniformità del materiale rotabile ha permesso la ripetizione degli orari di passaggio in tutte le stazioni. Vi sono però ancora alcune difformità che devono essere rimosse.
- Rimozione delle precedenze con i treni a lunga percorrenza. Se anche i treni a lunga percorrenza si inseriscono in un unico canale si possono evitare le precedenze che portano ad allungamenti di percorrenza e difformità di passaggio nelle stazioni ai treni regionali.
- Inserimento di ulteriori rinforzi per possibile aumento della domanda. RFI ha ipotizzato due possibili tracce alternative al mattino in direzione Torino ed una serale in direzione Valle, si richiede invece anche per questi treni la traccia tipo valevole su tutta la giornata in modo da rispondere in qualsiasi momento al potenziale e progressivo aumento di domanda che si manifesta con l'inserimento di sistemi cadenzati e coordinati.
- Inserimento delle tracce fino a Modane. Già dal prossimo orario, con la fine dei lavori nella galleria del Frejus, sarà possibile il proseguimento e l'origine di alcune corse da Modane. Il ripristino dei treni permette l'abolizione delle corse bus sostitutive che hanno sollevato in questi ultimi anni parecchie criticità.
- Riduzione dei tempi di percorrenza. Il sistema e la progressiva sostituzione del materiale rotabile con mezzi di nuova generazione lasciano margini di riduzione dei tempi di percorrenza senza riduzione delle fermate.

Lo studio dovrà evolvere verso la risoluzione delle specifiche disattese.

Indispensabile per la ripresa del progetto sono il reperimento del materiale rotabile e delle risorse finanziarie.

Saranno da prevedere specifici incontri con gli Enti Locali (Comunità Montana e Comuni) e con gli altri soggetti interessati (pendolari, scuole, sindacati.....) per la condivisione del progetto sul territorio.

Devono essere calendarizzati specifici incontri settimanali con la Provincia di Torino per estendere l'integrazione ferro-gomma in tutti i punti di interscambio individuati.

Si dovrà procedere con il programma di interventi sulle stazioni per migliorare l'informazione agli utenti e servizi ai cittadini. A tal proposito si prevede l'istituzione di telecamere di video sorveglianza e l'individuazione e realizzazione di piccoli interventi, facilmente realizzabili sia in termini di tempo che di risorse finanziarie. In integrazione al progetto per il miglioramento della qualità delle stazioni si pensa di progettare e realizzare un pannello informativo da sperimentare in qualche stazione della linea, su cui affiggere con periodicità mensile i report di affidabilità, puntualità, pulizia..... elaborati dall'Agenzia; il pannello informativo dovrà essere dotato di idoneo spazio per contenere gli orari della linea e di un altro a disposizione del Comune. Per avere maggiore visibilità dovrà essere posizionato nel punto di accesso al fabbricato più utilizzato da parte dei viaggiatori.

All'attivazione del nuovo servizio dovrà essere approntato un orario tascabile simile a quello predisposto per il Nodo di Torino o per il Dorafly con l'integrazione degli orari dei bus.

#### 2.3.5.4. Linea Torre Pellice-Pinerolo

L'Agenzia proseguendo le attività promosse dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino, sta lavorando alla realizzazione di un progetto pilota per la trasformazione dell'esercizio della linea ferroviaria Torre Pellice - Pinerolo, da sviluppare con veicoli di derivazione tranviaria.

L'avvio del progetto è condizionato alla effettiva messa a disposizione della infrastruttura da parte di RFI. A tal fine è stata predisposta una bozza di protocollo d'intesa che vede coinvolti la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, RFI e la stessa Agenzia per definire i rispettivi impegni. Il protocollo di intesa prevede l'impegno di RFI ad avviare la cessione della linea ed

a collaborare per la realizzazione del progetto, l'impegno della Regione a finanziare l'intervento, l'impegno della Provincia a programmare integrazioni sinergiche con i servizi di trasporto su gomma presenti nell'area assegnando all'Agenzia la fase realizzativa del progetto pilota. Nel corso della discussione sulla bozza di protocollo di intesa, la Regione ha richiesto ad RFI un preventivo accordo sugli impegni finanziari che dovrà assumere per l'acquisizione della linea ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo. Non sono ancora prevedibili le tempistiche di detto Accordo.

In attesa della approvazione del protocollo di intesa, passo necessario per l'avvio del progetto pilota, l'Agenzia si sta comunque attivando per migliorare l'attuale servizio sulla linea Pinerolo-Torre Pellice. L'Agenzia ha studiato per l'orario dicembre 2009 un servizio interamente ferroviario (e non misto treno e bus come l'attuale) con una produzione di 34 treni/giorno. Tale nuovo orario non è stato al momento realizzato per carenza di materiale rotabile disponibile da parte di Trenitalia e per mancato accordo sulla compensazione in assenza di nuovo contratto. È intenzione dell'Agenzia nel corso del 2010 studiare le soluzioni possibili per realizzare il nuovo orario.

#### 2.3.5.5. Le caratteristiche dell'esercizio del SFM

Nel triennio 2010-2012 sarà gradualmente potenziato il servizio ferroviario su alcune linee e nell'anno 2012 sarà avviato progressivamente il SFM.

In sintesi, per l'esercizio 2010 sono previsti:

- il ripristino dei treni passanti Chieri – Rivarolo, cancellati nel biennio 2008-2009 per i lavori della nuova stazione di Porta Susa (con la messa in esercizio dei binari 5 e 6, per i treni diretti o provenienti da Lingotto, nonché dei binari 3 e 4, per i treni diretti o provenienti da Porta Nuova) e per l'attivazione della prima coppia di binari sotterranei fra Porta Susa e Stura;
- il potenziamento del servizio sulla linea Modane – Torino (vedere § 2.3.5.3).

Per l'esercizio 2011 sarà previsto:

- l'avvio del servizio FM5 da Orbassano – Ospedale San Luigi a Stura, per una lunghezza dell'itinerario di 18.7 km, un tempo di percorrenza di ca 28' ed una velocità commerciale di 40 km/h; nella fase di avvio sarà prevista una finestra esercizio di 16 ore, dalle 6 alle 22, ed 1 treno x ora x direzione; saranno attivate solo le fermate Orbassano San Luigi, Torino Porta Susa e Torino Stura.

Per l'esercizio 2012 sarà previsto:

- l'avvio del servizio FM1 da Chieri a Rivarolo, per una lunghezza dell'itinerario di 57 km, un tempo di percorrenza di 66'-68' ed una velocità commerciale di 44-45 km/h; per quanto riguarda il servizio saranno previste due finestre di esercizio dalle 4 alle 6 e dalle 22 alle 24 di 2 ore ciascuna ed 1 treno x ora x direzione nonché una finestra di 16 ore, dalle 6 alle 22, e 2 treni cadenzati x ora x direzione;
- l'avvio del servizio FM3 da Avigliana a Stura, per una lunghezza dell'itinerario di 30.4 km, un tempo di percorrenza di 38-38.5' ed una velocità commerciale di 48 km/h; nella fase di avvio sarà prevista una finestra di esercizio di 16 ore, dalle 6 alle 22, ed 1 treno x ora x direzione;
- il potenziamento del servizio FM5 da Orbassano – Ospedale San Luigi a Stura, con due finestre di esercizio dalle 4 alle 6 e dalle 22 alle 24 di 2 ore ciascuna ed 1 treno x ora x direzione nonché una finestra di 16 ore, dalle 6 alle 22, e 2 treni cadenzati x ora x direzione;
- l'avvio del servizio FM4 da Carmagnola a Chivasso, per una lunghezza di 53.5 km, un tempo di percorrenza di ca 1h 02' ed una velocità commerciale di 52 km/h; per quanto riguarda il servizio saranno previste due finestre di esercizio dalle 4 alle 6 e dalle 22 alle 24 di 2 ore ciascuna ed 1 treno x ora x direzione nonché una finestra di 16 ore, dalle 6 alle 22, e 2 treni cadenzati x ora x direzione.

Non si prevede l'avvio del servizio FM2 (da Pinerolo a Germagnano) poiché l'interconnessione fra la stazione di Rebaudengo (sul passante ferroviario) e la linea Torino – Ceres (in prossimità di Madonna di Campagna, in Torino) non sarà ultimata prima del 2013.

### 2.3.5.6. Integrazione ferro-gomma

In generale, si intende promuovere l'integrazione tra servizi su ferro e su gomma e lo studio e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentri già realizzati) nelle aree interessate dalle linee ferroviarie dell'Agenzia, come condizione necessaria per l'avvio e lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il sistema dei Movicentri regionali dovrà essere opportunamente valorizzato sfruttando appieno le potenzialità dei progetti e anche prevedendo eventuali interventi di scambio di buone esperienze fra i vari soggetti che ne hanno sviluppato la realizzazione e ne stanno sperimentando la gestione. Il progetto di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano potrà quindi essere arricchito dal contributo di una specifica "Conferenza dei Movicentri" in cui vari Enti territoriali potranno esplicitare problematiche, criticità ed esperienze realizzate.



**Figura 19 - Individuazione dei Movicentri e dei nodi di interscambio nell'area del SFM**

In particolare, nell'anno 2010 dovranno essere affrontate le tematiche relative all'attivazione e al miglior funzionamento dei Movicentri di Chieri e Trofarello. Sarà inoltre fondamentale, anche alla luce dell'avanzamento della linea 1 di metropolitana e della crescita degli utenti serviti, valutare la possibilità di miglioramento dell'interscambio a Fermi nella fase transitoria precedente alla realizzazione del prolungamento verso Rivoli-Cascine Vica.

Si prevede l'implementazione dell'integrazione ferro-gomma avviata sulla linea per Caselle, in particolare si dovrà puntare al raggiungimento di quegli obiettivi ancora disattesi quali l'uniformità delle fermate e dei tempi di percorrenza fra i servizi che effettuano lo stesso percorso.



Figura 20 - Esempio di possibile migliore integrazione delle fermate

Dovrà essere approntato un apposito orario tascabile integrato per il miglioramento della comunicazione ed informazione agli utenti.

Si prevede anche una riorganizzazione dei servizi sulla linea Settimo-Rivarolo-Pont da pianificare con la Provincia per le linee automobilistiche di sua competenza.

Sulla linea Torino-Modane con l'introduzione del nuovo orario ferroviario cadenzato e coordinato si prevede la progressiva realizzazione dell'integrazione dei servizi su ferro e su gomma. Con la Provincia di Torino è stato realizzato uno studio dettagliato di tutti i servizi di bus extraurbano presenti in Val di Susa (23 linee per un totale di 111 percorsi e di circa 850 corse nel giorno fiale scolastico tipo). Sono stati individuati come punti principali di interscambio nella valle i nodi di Avigliana (Bassa Valle), Bussoleno e Susa (Media Valle), Oulx (Alta Valle).

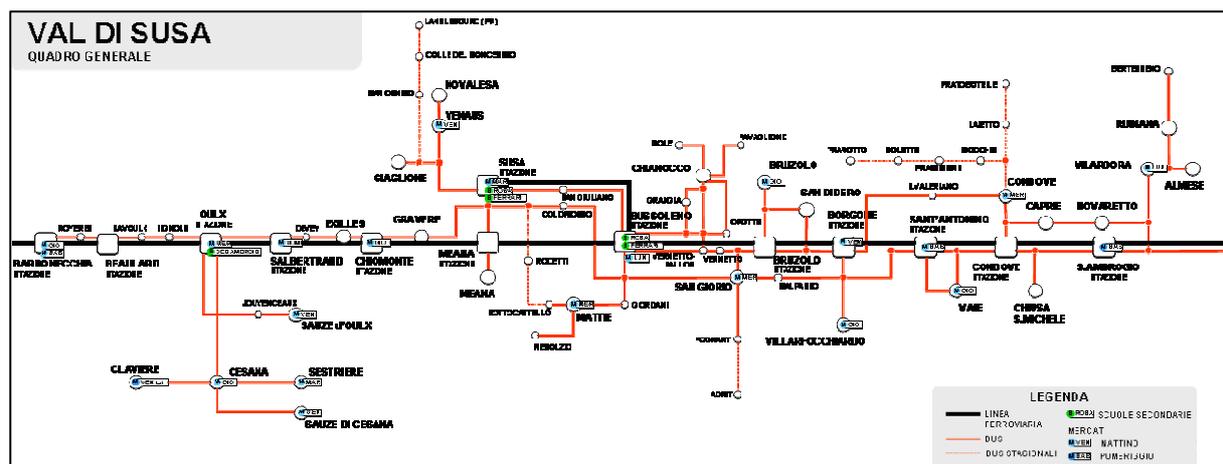


Figura 21 - Quadro generale dei servizi bus della Valle di Susa

Per individuare le potenzialità del miglioramento degli interscambi è stato effettuato un approfondimento sui servizi che interessano il nodo di Oulx, costruendo una prima ipotesi di orario dei bus per Sauze d'Oulx, Cesana, Claviere, Sauze di Cesana e Sestriere coordinato con l'orario ferroviario. Il nodo di Oulx costituisce un esempio ed una prima applicazione

delle modalità con cui, partendo dall'orario cadenzato dei treni della linea Torino-Modane, si può migliorare sensibilmente l'offerta complessiva del trasporto pubblico della Val di Susa.

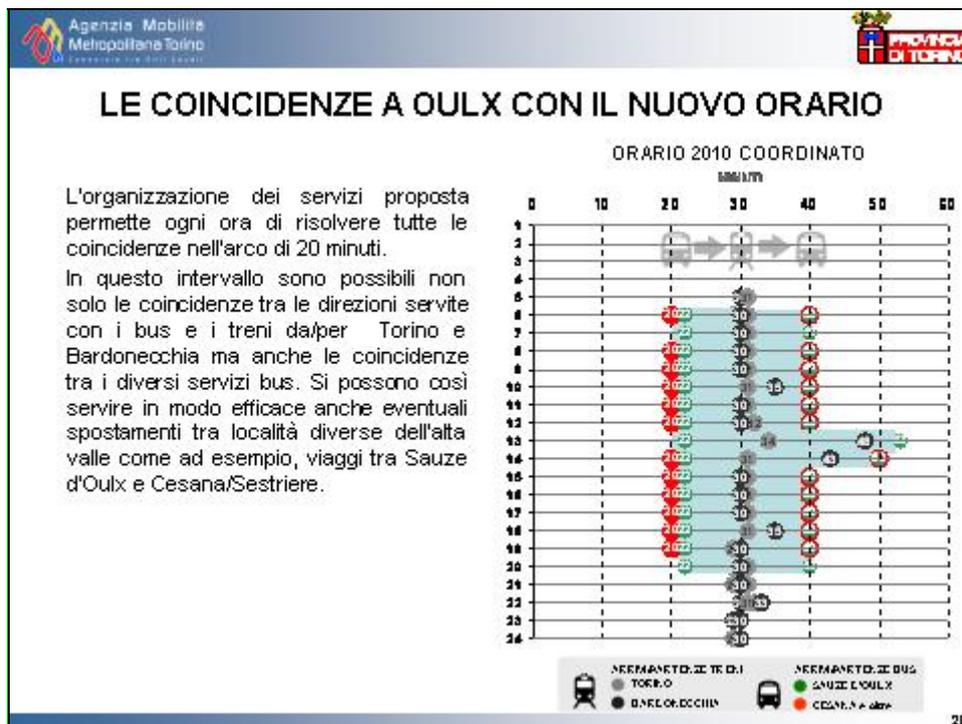


Figura 22 - Studio delle coincidenze nel nodo di Oulx

Dallo studio effettuato sui servizi esistenti e da alcune prime analisi si è già riscontrato come con modalità analoghe possano essere utilmente ridisegnati molti dei servizi afferenti sulle altre stazioni della valle. Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio della Valle di Susa, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma.

### 2.3.6. Osservazione dei servizi

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

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

- proseguire col supporto tecnico al sistema di monitoraggio OTX, continuare a verificare gli indici di funzionamento del Sistema di Monitoraggio, procedere nell'avanzamento installazione sistema OTX e nell'Osservazione estesa all'intera flotta con la validazione dei percorsi linee TPL extraurbano in concessione all'Agencia per la fase 3;
- proseguire con l'automatizzare il processo di acquisizione ed inserimento dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF (secondo disponibilità PIC-RIACE);
- proseguire col valutare la fattibilità con una relazione per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

### 2.3.6.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

L'Agenzia ha continuato ad esaminare i dati a consuntivo dell'esercizio sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo Riace di Trenitalia. Per ogni linea sono stati elaborati i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati). In questo modo è stato possibile verificare gli impegni di qualità del servizio di Trenitalia rispetto agli standard di puntualità entro 5' e 15' dall'orario programmato di arrivo e di affidabilità (treni circolati rispetto ai treni programmati).

Con cadenza mensile fino al mese di marzo è stato realizzato il Report prestazioni treni – dati per linea illustrato negli incontri sistematici con i Comitati dei pendolari, con elaborazioni puntuali sulle caratteristiche del servizio misurate per ogni linea gestita dall'Agenzia.

Quella di marzo 2009 è stata l'ultima elaborazione disponibile poiché RFI ha modificato il proprio applicativo, congelando la banca dati del Sistema RIACE e avviando, nel contempo, il nuovo sistema PIC-WEB. Nonostante sia un obbligo contrattuale di Trenitalia permettere l'accesso alla banca dati ferroviaria, la nuova password per accedere all'applicativo PIC-WEB è pervenuta solamente nel mese di ottobre e la possibilità di interrogare il sistema è ancora discontinua.

Nel periodo transitorio aprile ÷ settembre la Società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato RFI ha testato e reso operativo PIC-WEB, un nuovo programma informatico per la consultazione della banca dati del servizio offerto da Trenitalia e dagli altri operatori di trasporto ferroviario. Attualmente è in corso la riorganizzazione delle procedure di rielaborazione, poiché la banca dati del sistema ha un'organizzazione completamente differente rispetto a RIACE.

Continuando l'attività per l'estensione ed il rafforzamento del sistema OTX per il 2010 si intende: proseguire con l'automatizzare il processo di acquisizione ed inserimento dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF (secondo disponibilità PIC-RIACE);

Ecco il workflow della riorganizzazione del data base:

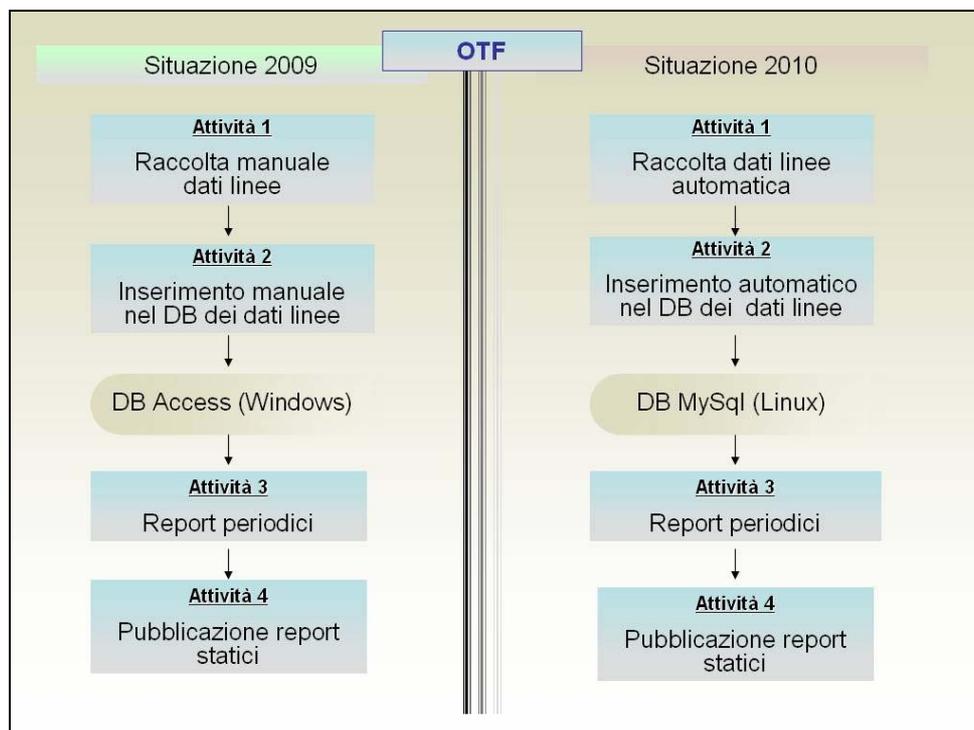


Figura 23 - Riorganizzazione database OTF

### 2.3.6.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nell'ottica di valutare la fattibilità di automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate e gestirle pertanto su un data base dedicato denominato OTUS, nel corso del 2009 si è proseguita la rice-trasmissione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità con GTT). Tali dati vengono successivamente aggregati, elaborati e riprodotti in grafico in modo da consentire un costante controllo dell'evoluzione nel tempo della qualità del servizio offerto su tutte le principali linee di servizio pubblico urbano/suburbano.

Continuando l'attività per l'estensione ed il rafforzamento del sistema OTF per il 2010 si intende proseguire col valutare la fattibilità per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

L'Agenzia si avvarrà del collegamento al sistema SIS per l'osservazione del servizio urbano e suburbano GTT.

### 2.3.6.3. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il sistema OTX che hanno specificato e finanziato e che attualmente è in fase di completamento.

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di sim il cui costo è ripartito con la Provincia di Torino, è stato quindi effettuato il rimborso per le spese di gestione delle SIM per il periodo gennaio 2008 - dicembre 2008 e si è effettuato l'impegno di spesa per l'anno 2009.

Il Pagamento dell'intero sistema è stato liquidato dalla Provincia di Torino alla società Divitech ed è stata effettuata la liquidazione del saldo per il rimborso alla Provincia di Torino sulla quota della seconda fase spettante all'Agenzia sul totale fornitura del Sistema OTX.

Si è effettuato l'impegno di spesa per fornitura di ulteriori 21 apparati di bordo sui 65 previsti nel programma di ampliamento; sono stati installati 58 sistemi di bordo sui 65 previsti oltre ai 96 già installati e previsti nel capitolato.

Per l'osservazione del MeBUS si è proceduto al rinnovo fornitura servizio numero verde 800122762.

L'Assistenza e Manutenzione del sistema OTX era prevista ai prezzi concordati nell'offerta in accordo con il risultato positivo della sperimentazione pertanto si è proceduto all'affidamento alla Divitech SpA dell'assistenza e manutenzione del sistema OTX per 24 mesi dal termine della garanzia.

Continuando l'attività per l'estensione ed il rafforzamento del sistema OTX per il 2010 si intende: continuare col supporto tecnico al sistema di monitoraggio OTX, seguire a verificare l'indice di disponibilità del Sistema di Monitoraggio, procedere nell'avanzamento installazione sistema OTX e nell'Osservazione estesa all'intera flotta e allo spostamento degli apparati dai mezzi che devono essere dismessi ai nuovi mezzi autorizzati.

### **2.3.7. Il sistema tariffario**

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

Infatti il sistema tariffario integrato Formula, nato nel 1996 ed esteso nel 2002 ai vettori privati, è fino ad oggi basato su un accordo commerciale tra vettori. Il futuro assetto del sistema tariffario Formula, anche in vista dell'affidamento dei servizi mediante procedure concorsuali, è stato oggetto di valutazione da parte dell'Agenzia nel corso del 2009 si è prefigurato il ruolo dell'Agenzia come Ente regolatore del sistema integrato. Le province che

hanno già pubblicato i bandi di gara (Alessandria, Asti, Cuneo e Torino) hanno incluso i contenuti del documento “Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula” nella relativa documentazione.

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

Nel corso del triennio 2010-2012, dovrà entrare a pieno regime il ruolo dell’Agenzia nella gestione del Sistema tariffario Formula potendo così dar corso anche alle richieste di ampliamento della area di tariffazione ed all’introduzione di nuovi sistemi tariffari quali il Biglietto Integrato dell’area Metropolitana.

## **2.4. Amministrazione del sistema di TPL**

### **2.4.1. La gestione dei contratti**

Allo stato attuale l’Agenzia gestisce ed amministra i servizi ferroviari mediante due Contratti di servizio, rispettivamente con Trenitalia e GTT.

Il Programma Triennale 2010-2012 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve nel quale il Passante ferroviario passa per il punto di maggiore vincolo produttivo creato dal completamento del quadruplicamento sotterraneo e dai lavori di realizzazione delle nuove stazioni di Porta Susa, Dora e Rebaudengo.

Nell’esercizio 2012 tuttavia sarà già disponibile una maggiore capacità dell’infrastruttura che consentirà l’avvio progressivo del Sistema Ferroviario Metropolitano SFM.

La Regione Piemonte, sulla base delle proposte pervenute e della disponibilità di risorse ha assegnato all’Agenzia le seguenti somme per l’esercizio 2009 (in €):

Trenitalia	25.638.121
GTT	21.923.859
<b>Totale</b>	<b>47.561.980</b>

(I valori sono comprensivi della quota di finanziamento dell’Agenzia)

Per l’anno 2010 la Regione ha confermato sostanzialmente il complesso dei servizi ferroviari del 2009.

In un’ipotesi di risorse regionali e (ove del caso) comunali stabili rispetto a quelle erogate nel 2009 (fatto salvo l’adeguamento al 50% dell’indice ISTAT previsto per il 2010, stimato pari all’1,5%) e di un Programma di Esercizio analogo a quello attuale, la disponibilità economica (e, conseguentemente, la produzione attesa nel 2010) per ognuno dei Contratti di Servizio TPL su gomma e tram attualmente conferiti all’Agenzia risulta la seguente:

	produzione attesa (vett*km)	corrispettivi previsti (Euro esclusa IVA e "addenda" di cui alla DGR 53-9321 del 28/07/2008)
Urbano e suburbano Torino	55.082.593,83	144.406.351,91
Extraurbano	4.483.039,93	5.119.222,11
Urbano Chieri	183.449,38	479.175,43
Urbano Moncalieri	739.742,00	2.464.082,55
Urbano Settimo	242.109,10	448.541,28

I valori indicati sono comprensivi (relativamente ai Contratti conferiti dai Comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese) della quota di risorse a carico dei rispettivi Bilanci comunali. E' in fase di perfezionamento (conclusa attualmente per i Comuni di Grugliasco e Nichelino e necessario per la messa a gara dei servizi) il trasferimento all'Agenzia delle risorse precedentemente liquidate alla Società GTT direttamente da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana a parziale compensazione di servizi afferenti il Contratto conferito dalla Città di Torino: i valori sopra indicati non comprendono tali risorse, né quelle direttamente sostenute da alcuni Comuni per i potenziamenti attuati di specifici servizi extraurbani (es. Linea Collegno Fermi – polo industriale/commerciale PIP, riorganizzazione servizi in Val Ceronda, etc.).

Alle risorse sopra stimate potranno eventualmente essere aggiunte, previa stipula di specifici accordi con le Società concessionarie, le risorse aggiuntive assegnate dalla Regione Piemonte per effetto della Legge Finanziaria 2008 con DGR n.53-9321 del 28/07/2008 (integrata dalle DDGR nn.32-9796 del 13/10/2008 e 57-10312 del 16/12/2008) "al fine di garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti" (c.d. "addendum") stimate per il 2010 in circa 25,6 Mln di Euro e così suddivisibili tra i vari Contratti delegati:

	"addendum" 2010
Urbano e suburbano Torino	24.262.780,80
Extraurbano	1.084.366,03
Urbano Chieri	32.286,37
Urbano Moncalieri	163.815,67
Urbano Settimo	51.977,62
<b>Totale</b>	<b>25.595.226,49</b>

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

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

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

Con finalità diverse si sono sviluppate le iniziative di comunicazione degli orari dei servizi ferroviari che, oltre alla mera indicazione degli orari, sviluppano messaggi di comunicazione

rivolti alla conoscenza degli interventi infrastrutturali, ed alle loro conseguenze sui servizi ai passeggeri.

Gli orari ferroviari predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori; si è colta infatti l'occasione di comunicare in maniera integrata il servizio di Trenitalia e GTT sulle linee ferroviarie del nodo di Torino.

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

Nel Triennio 2010-2012 si proseguirà con attività analoghe focalizzando l'attenzione sulle iniziative che propongono l'integrazione fra i servizi ferroviari ed automobilistici.

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

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

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

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2010, in previsione dell'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto, l'Agenzia sarà chiamata a esercitare tale attività su circa 60 nuovi impianti tra ascensori e scale mobili, facendo ricorso sia a personale interno che a personale esterno opportunamente qualificato.

### **2.5.2. Piano autobus in base a normativa regionale**

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché dei relativi investimenti, in relazione alle risorse che saranno destinate a tale scopo dalla Regione Piemonte.

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

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

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

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

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

Con Deliberazione n. 17 del 7 settembre 2009 la Regione Piemonte ha inteso ridefinire le modalità di intervento per il rinnovo del materiale rotabile.

Sulla base di quanto disposto dalla Regione, GTT ha attuato un programma di interventi che prevede per il 2010 la sostituzione di 100 autobus oltre ai 16 già finanziati con risorse dell'Agenzia derivanti dall'avanzo di amministrazione.

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

### **3.1. Innovazione gestionale**

Le iniziative programmate per intervenire sull'innovazione gestionale sono rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate che consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Il programma per il 2009 ha previsto l'adozione di specifici programmi applicativi open source che permettano di migliorare la produttività del lavoro in Agenzia in aree di lavoro specifiche, garantendo allo stesso tempo una riduzione dei costi grazie al fatto che detti applicativi non richiedono l'acquisto di licenze d'uso onerose.

In particolare è stato sperimentato Zope/Plone come sistema evoluto per la gestione dei contenuti sul web. Nel corso del 2010 si procederà con la continuazione delle attività di cui all'obiettivo PEG 2009 Open Web MTM per migrare alla nuova piattaforma Plone i contenuti già presenti sul web al sito [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it).

Parallelamente, basandosi sulla medesima piattaforma, sarà arricchita la Intranet di Agenzia con contenuti che vanno dall'archivio di rassegna stampa ad una nuova "biblioteca" di testi di interesse trasportistico con contenuti catalogati e indicizzati per una massima reperibilità.

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

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

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 263.971.000,00.

La situazione corrente, costituita dal totale delle previsioni di competenza relative alle spese correnti (non ci sono rate di ammortamento di mutui o prestiti) pari ad € 260.736.500,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 260.941.000,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 204.500,00 con il quale si è provveduto a finanziare le spese in conto capitale (parte II Spese – Titolo II “Spese in conto capitale”).

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

### **4.1. Entrata**

#### **Criteri generali**

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

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

#### **Fondo trasporti**

- Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura pari a quelle indicate nel “*Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*” approvato dalla Regione Piemonte con DGR 8-5296 del 19 febbraio 2007 e dall'Accordo di programma con essa sottoscritto in data 26/03/2008 nonché dall'Addendum dell'Accordo di programma sottoscritto in data 24/11/2008. Per i conferimenti dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere, oltre che agli accordi di programma sottoscritti ed in corso di sottoscrizione.

\* \* \* \* \*

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

### **Analisi per Titoli**

#### **TITOLO II:**

Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione:  
**€260.761.000,00**

#### **La specificazione del titolo in categorie è la seguente:**

**Categoria 1°:** Trasferimento dallo stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL:  
€9.550.000,00

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

Si è tenuto conto altresì delle seguenti disposizioni:

- D.M. 22.12.2000, art. 2 comma II, che stabilisce: "...omissis.....sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti all'Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle Province di autonome di Trento e Bolzano ed alle regioni a statuto ordinario in base alla vigente normativa;"
- il D.P.C.M del 17 ottobre 2008 pubblicato sulla G.U. n. 21 del 27 gennaio 2009 che determina, per l'anno 2007, nella misura del 46,10% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2000/597/CE, Euratom del Consiglio del 29 settembre 2000, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 5% dell'IVA dall'anno 2004 in poi;
- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita "...omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omissis.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 e B1, ed il contributo erogato con la prima rata."

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

	<b>Imponibili tpl</b>	<b>imp.agev.tarif.</b>	<b>imp.ccnl</b>	<b>totale imp.</b>
contratto ex C.Torino	144.406.351,97	1.936.654,96	3.338.660,99	149.681.667,92
contratto ex C. Moncalieri	2.735.101,53	0,00	27.688,03	2.762.789,56
contratto ex C. Settimo	448.541,28	0,00	370,06	448.911,34
contratto ex C. Chieri	479.343,29	0,00	5.158,66	484.501,95
contratto ex Prov. Torino	5.160.259,75		122.601,49	5.282.861,24
contratto ex Comuni vari	1.868.178,54			1.868.178,54
Addendum	25.599.773,77			25.599.773,77
Servizi sperimentali	200.000,00			200.000,00
Agevolazioni tariffarie F.O.		171.213,03		171.213,03
<b>Totale</b>	<b>180.897.550,13</b>	<b>2.107.867,99</b>	<b>3.494.479,23</b>	<b>186.499.897,35</b>
Iva 10%				18.649.989,74
Regione				9.100.262,49
Stato				9.549.727,25
<b>Suddivisione IVA in base al disposto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 ottobre 2008 pubblicato sulla G.U. n. 21 del 27 gennaio 2009 carico Regione 46,10 % sul 95% dell'importo IVA + quota UE 5%</b>				

**Categoria 2°:** Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione: € 4.446.000,00

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

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

€ 242.387.000,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 9.100.500,00
- b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L.: € 233.286.500,00

Il punto a) si riferisce alla previsione dei finanziamenti regionali per i maggiori costi conseguenti l'applicazione dell'IVA al contratto di servizio, tenuto conto della DGR 8-5296 del 19/07/2007 che ha approvato il "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009", dove la Regione si impegna a coprire la quota IVA non rimborsata dallo Stato attraverso le procedure previste dal Decreto del Ministero dell'Interno 22 dicembre 2000 in attuazione dell'art. 9, comma 4, L. 472/1999. La dimostrazione del calcolo è sopraesposta.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

**Trasferimenti Regionali per servizio TPL**

		<b>Modalità di determinazione</b>	
<b>FERRO</b>	Regione Piemonte		
	trasferimenti per ferrovie a GTT	18.369.338,99	Punto 20.4 Accordo di programma del 26/03/2008
	trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	22.882.841,00	Punto 20.4 Accordo di programma del 26/03/2008
	Addendum	1.240.553,06	
	agevolazioni tariffarie portatori di handicap	130.017,12	<i>comprese nella maggiorazione riconosciuta a fine 2008 - nota Regione Piemonte prot. 4894 del 02/12/2008</i>
	trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	4.264.482,79	IVA10% su euro 18.369.338,99 su contratto GTT e su euro 22.882.841,00 Trenitalia, su addendum € 1.240.553,06, su € (18.181,82+3.818,18+77,74) agevolaz.Tarif. f.ordine+ € 130.017,12 agev. Hand.
	finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	819.974,81	Finanziamento su contratto GTT ferrovie e Trenitalia
trasferimenti agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	22.077,74	Punto 20.7 Accordo di programma - ddr N. 358 DEL 12/08/2008	
<b>GOMMA</b>	Risorse per TPL	156.066.796,04	Punto 13.1 Accordo di programma – ddr 153 del 16/06/2009
	50% inflazione programmata (1,5 %) D.P.E.F. 2010/2013	1.170.500,97	Punto 13.1 Accordo di programma
	Addendum con rivalutazione 50% inflazione programmata	26.064.385,43	DGR 53-9321 del 28 luglio 2008 - Addendum Accordo di programma del 24/11/2008
	trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap	2.083.659,45	Punto 17.2 Accordo di programma – ddr n. 134 del 01/07/2009 Torino euro 1.936.654,96 - Moncalieri euro 20.494,09 - Chieri euro 6.831,81 - Settimo euro 10.247,05 - Provincia Torino euro 109.431,54
	Agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	171.213,03	Punto 17.2 Accordo di programma – ddr n. 125 del 22/05/2009
<b>Totale trasferimenti regionali per servizio TPL</b>		<b>233.285.840,43</b>	

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

1) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti dalla GTT e Trenitalia conferiti all'Agenzia sono previsti nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 26/03/2008 fra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana a cui si aggiungono le ulteriori risorse impegnate dalla Regione nel corso dell'anno 2008.

2) i trasferimenti per IVA sui contratti di servizio ferroviari sono finanziati dalla Regione Piemonte per l'intero importo, dato che il Ministero del tesoro riconosce ad essa i contributi erariali a ripiano dell'IVA. Pertanto le previste dichiarazioni, a preventivo ed a consuntivo per l'IVA da erogare o erogata alle società, verranno effettuate al Ministero direttamente dalla Regione. L'importo complessivo ammonta ad € 4.264.482,79.

3) La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 819.974,81 quale quota di trasferimento regionale sui contratti ferroviari Trenitalia e GTT per il finanziamento dell'Agenzia.

4) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma ammontano complessivamente a € 156.066.796,04 come risulta dalla Determinazione dirigenziale della Regione Piemonte n. 153 del 16 giugno 2009 attuativa della DGR 19 febbraio 2007 n. 8-5296.

5) I trasferimenti regionali inerenti l'adeguamento delle risorse per il finanziamento del servizio TPL gomma pari al 50% dell'inflazione programmata dal D.P.E.F. 2010/2013 (1,5%) ammontano a € 1.170.500,97 e sono previsti nel "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009" approvato dalla Regione Piemonte.

La somma degli importi evidenziati al punto 4) - 5) risulta essere di € 157.237.297,01.

7) La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/2000, ha individuato i beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico del proprio bilancio. A tal proposito la Determinazione dirigenziale n. 134 del 01 giugno 2009 ha previsto trasferimenti a favore dell'Agenzia pari a € 2.083.659,45 così suddivisi:

Comune di Torino	€	1.936.654,96
Comune di Chieri	€	6.831,81
Comune di Moncalieri	€	20.494,09
Comune di Settimo T.se	€	10.247,05
Provincia Torino	€	109.431,54

**Categoria 5°:** Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi TPL : € 4.174.000,00

Contributi e trasferimenti correnti da comuni non consorziati per i servizi TPL: € 212.000,00

Contributi e trasferimenti da Enti pubblici vari € 1.000,00

I servizi di TPL conferiti da Torino, Provincia di Torino (servizio extraurbano), Chieri, Moncalieri e Settimo, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali suesposti, anche da contributi integrativi comunali nel modo che segue:

<b>Comuni Dimostraz. trasferim. per servizi minimi TPL</b>	<b>Servizio</b>	<b>Importo</b>	<b>Fonti</b>	<b>Modalità di determinazione</b>
Comune Moncalieri (consorzio)	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma	1.752.370,75	Contratto di Moncalieri	di corrispettivo € 2.654.992,86 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 2.735.101,53 dedotti contributi regionali di € 982.730,78
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	20.691,89	DD n. 297 del 11/09/2009	1,8% su € 1.149.549,18
	anticipazione IVA	292.960,80		Iva 10% su € 2.735.101,53 contratto TPL oltre € 166.818,40 per addendum ed € 27.688,03 per ex oneri CCNL
Comune Settimo T.se (consorzio)	concorso per servizio TPL gomma	190.507,78	Contratto di Settimo T.se	di corrispettivo € 445.202,26 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 448.541,28 dedotti contributi regionali di di € 258.033,50
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	5.597,35	DD n. 236 del 29/06/2009	1,8 % su € 310.963,86
	anticipazione IVA	50.184,17		Iva 10% su € 448.541,28 contratto TPL oltre € 52.930,36 per addendum ed € 370,06 ex oneri CCNL
Comune Chieri (consorzio)	concorso per servizio TPL gomma	133.473,14	Contratto di Chieri	di corrispettivo € 472.259,40 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 479.343,29 dedotti contributi regionali di € 353.817,74 e inclusa la variazione PEA (€ 7.947,59) su contratto extraurbano delega Provincia di Torino
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	6.960,53	- DD n. 104 del 20/03/2009	1,8% su € 386.695,92
	anticipazione IVA	52.532,77		Iva 10% su € 487.290,88 servizi TPL oltre € 32.878,18 per addendum ed € 5.158,66 ex oneri

				CCNL
Comune di Nichelino (consorzio)	concorso per servizio TPL gomma	482.765,02	Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comune di Grugliasco (consorzio)	concorso per servizio TPL gomma	366.983,50	Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comune di Collegno (consorzio)	concorso per servizio TPL gomma	373.600,74	Determin. Dirigenz. n. 136 del 10/04/2009 e n. 217 del 10/06/2009 + Bozza Accordo di Programma	Corrispettivo  Iva 10% su quota già definita
	anticipazione IVA	11.496,53		
Comune di San Mauro (consorzio)	Concorso per servizio TPL gomma	18.599,78	Accordo di Programma	di
Comune di Rivoli (consorzio)	Concorso per servizio TPL gomma	303.684,02	Bozza Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comune di Orbassano (consorzio)	Concorso per servizio TPL gomma	81.279,27	Bozza Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comune di Pianezza (consorzio)	Concorso per servizio TPL gomma	30.225,00	Schema Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comune di Venaria (non consorzio)	Concorso per servizio TPL gomma	190.891,22	Bozza Accordo di Programma	di Corrispettivo
Comuni Val Ceronda (non consorziati)	Concorso per servizio TPL gomma	20.150,00	Det. Dirigenz. n. 231 del 23/06/2009	di Corrispettivo
<b>Totale trasferimenti da Comuni (consorzio e non)</b>		<b>4.384.954,26</b>		

Analisi delle entrate espone nella tabella precedente:

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

L'Agenzia ha avviato nel corso del 2007 le procedure per l'acquisizione delle risorse economiche attualmente non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziano direttamente alla società GTT Spa potenziamenti e sviluppi di servizio nel loro territorio, facendo afferire al proprio contratto con la società GTT Spa sia le risorse economiche sia la relativa produzione. Al momento sono stati definiti e sottoscritti specifici Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale aggiuntivi ai servizi minimi afferenti ai Comuni di Nichelino e Grugliasco. Sono in corso di definizione gli schemi di Accordo di Programma per i Comuni di San Mauro, Collegno, Orbassano, Rivoli e Venaria.

Infine per il Comune di Pianezza e per i Comuni della Val Ceronda sono in corso di definizione gli specifici Accordi di Programma finalizzati al finanziamento di servizi minimi del Tpl da parte di tali Enti.

Sia per gli Accordi già sottoscritti o definiti, sia per quelli ancora in corso di definizione si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme comunque già quantificate.

### **TITOLO III**

#### **Entrate extratributarie : €171.000,00**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

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

Sono state previste sanzioni per violazioni contratto di servizi TPL.

**Categoria 3°** **Interessi attivi su giacenze di cassa** €150.000,00

Sono prudenzialmente previsti nella misura pari a quella che si stima verrà realizzata nel 2009.

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

**Il totale delle entrate correnti ammonta a €260.941.000,00**

### **TITOLO IV**

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

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

L'Agenzia non risulta al momento assegnataria di risorse per l'anno 2010 e pertanto non si procede all'iscrizione di somme in bilancio. Qualora, in relazione a futuri provvedimenti regionali, dovessero essere assegnati risorse di capitale da parte della Regione, si provvederà alla loro iscrizione in bilancio.

## 4.2. Uscita

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

### I titoli della spesa del bilancio 2010 sono:

<b>TITOLO I:</b>	€	260.736.500,00
<b>TITOLO II:</b>	€	204.500,00

La situazione economica, prevista dall'art. 162 comma 6 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i. , presenta una differenza positiva di € 204.500,00 destinata al finanziamento delle spese in conto capitale.

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

### TITOLO I

Spese correnti: **€260.736.500,00**

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

€1.419.500,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	161.000,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	5.000,00
Prestazioni di servizi	€	355.000,00
Imposte e tasse	€	109.500,00
Fondo di riserva	€	789.000,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 355.000,00, rientrano anche le previsioni di spesa pari ad € 41.000,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" dettagliatamente illustrate all'apposito paragrafo della presente relazione.

**Funzione 05 :** Funzioni nel campo dei trasporti : €259.317.000,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	1.249.500,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	62.000,00
Prestazioni di servizi	€	252.781.500,00
Utilizzo di beni di terzi	€	192.000,00
Trasferimenti	€	4.939.000,00
Imposte e tasse	€	93.000,00

Tra gli acquisti di beni di consumo e/o materie prime vanno incluse le previsioni relative alle spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad €6.000,00.

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a €252.781.500,00, rientrano sia le previsioni di spesa pari ad €161.500,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" sia le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad €11.000,00 (per entrambe le tipologie di spesa si veda quanto dettagliatamente illustrato all'apposito paragrafo della presente relazione).

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

**Spese per il personale:** € 1.410.500,00

È stata prevista la copertura della spesa per il personale attualmente in servizio, comprese le sostituzioni per maternità.

Si evidenzia che la base di calcolo presa in considerazione per il rispetto dei vincoli imposti dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) e dall'art. 3 comma 121 della Legge 244/2007 (Legge Finanziaria 2008) così come richiamati dalla Legge 133/2008, è il costo della dotazione organica a regime, così come determinato con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 8/2 del 3 dicembre 2004 avente ad oggetto "Modificazione della dotazione organica dell'Agenzia".

**Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime:** € 67.000,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

- acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo	€	25.000,00
- per acquisto con il fondo economale	€	5.000,00
- per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie	€	5.000,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€	5.000,00
- per acquisto materiale di consumo vario, carburante, manutenzione	€	11.000,00
- acquisti per area pianificazione e controllo	€	10.000,00

Inoltre per acquisto di beni, convegni, spese di rappresentanza è stata prevista la somma di €6.000,00.

**Prestazioni di servizi :** € 253.136.500,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro	€	252.059.500,00
b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia	€	1.077.000,00

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

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

<b>Contratti TPL gomma delegati da:</b>		
- Comune di Torino	TPL urbano, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie	€ 164.649.835,00
- Provincia di Torino	TPL extraurbano, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie	€ 5.811.148,00
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, ex oneri CCNL	€ 3.039.069,00
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano, ex oneri CCNL	€ 493.802,00
- Comune di Chieri	TPL urbano, ex oneri CCNL	€ 532.952,00
- Comune di Nichelino	Servizio TPL	€ 531.042,00
- Comune di Grugliasco	Servizio TPL	€ 403.682,00
- Comune di Collegno	Servizio TPL	€ 410.961,00
- Comune di San Mauro	Servizio TPL	€ 20.460,00
- Comune di Orbassano	Servizio TPL	€ 89.407,00
- Comune di Pianezza	Servizio TPL	€ 33.248,00
- Comune di Rivoli	Servizio TPL	€ 334.052,00
- Comune di Venaria	Servizio TPL	€ 209.980,00
- Comuni Val Ceronda	Servizio TPL	€ 22.165,00
- Agevolazioni tariffarie	Forze dell'Ordine	€ 188.350,00
- Addendum Accordo di Programma		€ 28.159.751,00
- Servizi sperimentali per la promozione del TPL	Servizio TPL	€ 220.000,00
<b>TPL Ferroviario</b>		
- Contratto Trenitalia Spa	Servizio TPL	€ 25.171.130,00
- Contratto GTT Spa	Servizio TPL	€ 20.206.273,00
- Addendum		€ 1.364.608,00
- Integrativo Agevolaz. tariffarie	Disabili e Forze dell'Ordine	€ 167.300,00

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

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali	€ 316.500,00
- prestazioni di servizi – area istituzionale	€ 37.500,00
- per consulenze nel campo legale	€ 80.000,00
- per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo	€ 144.000,00
- formazione del personale	€ 30.000,00
- per le spese generali di funzionamento, manutenzioni,	

servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni,	
spese accessorie del personale, ecc,	€ 286.500,00
- acquisti di servizi con fondo economale	€ 10.000,00

Per prestazioni di servizi relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza è stata prevista la somma di € 11.000,00.

Tra le prestazioni di servizi rientrano anche le previsioni di spesa pari ad € 161.500,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" dettagliatamente illustrate all'apposito paragrafo della presente relazione.

**Utilizzo di beni di terzi :** € 192.000,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utenze	€ 162.200,00
- per noleggio vetture	€ 7.770,00
- per noleggio centro stampa	€ 6.000,00
- per noleggio telefoni mobili	€ 1.200,00
- per licenze e varie	€ 2.830,00
- per noleggio beni per organizzazione eventi, convegni e spese di rappresentanza	€ 12.000,00

**Trasferimenti:** € 4.939.000,00

Trattasi di trasferimenti alle imprese, a Comuni per il pagamento delle compensazioni economiche derivanti da oneri CCNL e da agevolazioni tariffarie, per la promozione del trasporto pubblico locale e di trasferimenti alla Regione Piemonte per restituzione dell'anticipazione della quota di finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate.

Gli importi sono così dettagliati:

<b>Contratti delegati da:</b>			
- Comune di Settimo T.se	Agevolazioni tariffarie	€	10.247,00
- Comune di Chieri	Agevolazioni tariffarie	€	6.832,00
- Comune di Moncalieri	Agevolazioni tariffarie	€	20.494,00
- Comuni di Moncalieri, Chieri, Settimo T.se e Collegno	Rimborsi per Iva anticipata	€	406.294,00
Adesione ad associazioni di categoria		€	10.000,00
Convenzioni e varie		€	10.000,00
Contributi per la promozione del TPL		€	30.000,00
Regione Piemonte	Restituzione anticipazione quota finanziamento oneri funzioni delegate	€	4.445.500,00

**Imposte e tasse** € 202.500,00

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

**Fondo di riserva** € 789.000,00

Il fondo di riserva pari a €789.000,00 per il 2010 (pari a circa allo 0,30% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso può essere utilizzato, in via prioritaria per il finanziamento di maggiori servizi di trasporto pubblico locale, nei casi in cui si verificano esigenze straordinarie di bilancio o nel caso in cui le dotazioni degli interventi di spesa correnti si rivelino insufficienti.

L'analisi degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate è la seguente:

Le spese per il funzionamento dell'Agenzia, costituite dal totale delle spese correnti al netto:

- dei corrispettivi spettanti alle imprese per la gestione del TPL,
- dei trasferimenti ai Comuni per restituzione di somme anticipate per il pagamento dell'IVA ,
- della somma da restituire alla Regione Piemonte per l'anticipazione degli oneri di gestione dell'Agenzia,

ammontano a € 2.945.000,00 a cui bisogna aggiungere il fondo di riserva di € 789.000,00, la somma di € 204.500,00 per il finanziamento di spese in conto capitale, la somma di € 292.000,00 per servizi e contributi finalizzati alla promozione del TPL per un totale complessivo di € 4.230.500,00.

Si giunge alla quantificazione di detta spesa nel modo seguente:

- la base di calcolo su cui viene applicata l'aliquota di finanziamento dell'Agenzia (ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000) è determinata prendendo in considerazione i soli conferimenti regionali per i servizi TPL, essendo stata azzerata l'aliquota a carico dei Comuni sulle risorse a loro carico per i servizi minimi del TPL (deliberazione dell'Assemblea n. 1/3 del 17 aprile 2009);
- sono escluse dalla base d'applicazione le risorse conferite per la copertura degli ex oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, le risorse per gli investimenti in conto capitale nonché i trasferimenti per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla legge regionale;
- l'IVA generata dai contratti di servizio non è stata posta a base delle entrate sulle quali si applica l'aliquota di finanziamento dell'Agenzia;
- l'aliquota di finanziamento dell'Agenzia (ex art. 26 c. 3 bis della L.R. 1/2000 e s.m.i.) applicata sulle risorse regionali per il finanziamento del TPL gomma è determinata nella misura dell'1,8%;
- della somma così determinata l'importo di € 292.000,00 (pari allo 0,1310% della base di calcolo di cui sopra) è destinato al finanziamento dei servizi e contributi per la promozione del TPL
- sempre della somma così determinata l'importo di € 789.000,00 (pari allo 0,3540% circa della base di calcolo su cui si applica l'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000) è destinato al fondo di riserva.
- la parte rimanente (pari all'1,3359% circa della base di calcolo su cui si applica l'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000), unitamente ai proventi di servizi pubblici, agli interessi attivi e ai rimborsi da enti e privati per complessivi € 172.000,00, costituisce la somma di € 3.149.500,00 destinata per € 2.945.000 agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate correnti e per € 204.500,00 per il finanziamento di spese in conto capitale.

Dettaglio della base di calcolo:

	<b>2010</b>
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Torino sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale	171.760.827,68 <b>171.760.827,68</b>
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Moncalieri sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale	1.149.549,18 <b>1.149.549,18</b>
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Settimo T.se sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale	310.963,86 <b>310.963,86</b>
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Chieri sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale	386.695,92 <b>386.695,92</b>
Extraurbane provincia di Torino	<b>6.308.598,11</b>
<b>Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (GTT + addendum)</b>	<b>19.609.892,05</b>
<b>TOTALE ENTRATE</b>	<b>199.526.526,80</b>
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	<b>1,80</b>
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000	3.591.477,48
<b>Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (Trenitalia)</b>	<b>23.349.838,00</b>
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	<b>2,00</b>
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000	466.996,74
<b>Totale finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000</b>	<b>4.058.474,24</b>
Proventi servizi pubblici + Contributi e Rimborsi da enti e Privati + Interessi attivii	172.000,00
<b>Totale somma finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000</b>	<b>4.230.474,22</b>
Fondo di riserva	- 789.000,00
Finanziamento servizio TPL	- 241.634,85
Contributi per promozione TPL	-50.000,00
<b>Tot. somma disponibile per finanziam. oneri per l'eserc. delle funzioni delegate</b>	<b>3.149.839,37</b>
Spese di funzionamento	2.945.393,37
Spese in conto capitale per acquisti	204.500,00
<b>Totale oneri per l'esercizio delle funzioni delegate</b>	<b>3.149.839,37</b>
Differenza +/- da finanziare con applicazione quota avanzo di amministrazione	<b>0,00</b>

**TITOLO II**

Spese in conto capitale

**Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 204.500,00**

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

**Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature**

**tecnico-scientifiche** € 204.500,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- |   |              |
|---|--------------|
| - agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione | € 15.000,00  |
| - per acquisto software per le iniziative dell'area pianificazione e controllo                    | € 140.000,00 |
| - per altri acquisti riferiti all'area pianificazione e controllo                                 | € 25.000,00  |
| - per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale                                     | € 20.000,00  |
| - per acquisto con fondo economale  | € 4.500,00   |

**Trasferimenti di capitale** € 0,00

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

### 4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2010-2012

#### 4.3.1.1. Entrata

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

- per quanto riguarda l'estensione territoriale, il perimetro dei servizi è quello individuato in sede di convenzione costitutiva.
- le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura pari a quelle per l'anno 2007 incrementate in base alle ipotesi contenute nel "*Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*" approvato con DGR 8-5296 del 19 febbraio 2007 e dall'Accordo di programma con essa sottoscritto in data 26/03/2008 nonché dall'Addendum dell'Accordo di programma sottoscritto in data 24/11/2008.
- Per i conferimenti dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere, oltre che agli accordi di programma sottoscritti ed in corso di sottoscrizione.

#### 4.3.1.2. Uscita

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

- adeguamento delle aliquote contributive e fiscali che incidono sul costo complessivo del personale e dei servizi
- aggiornamento delle spese generali tenendo conto dei contratti in corso, dei contratti in essere ed adeguandoli alle ipotesi di sviluppo dell'attività dell'Ente, sia per l'acquisto di beni in conto capitale che dei beni di consumo e di prestazioni di servizi.

La somma ex art. 26, c. 3bis della LR 1/2000 per il finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate per gli anni 2011 e 2012 è stata calcolata all'1.8% (pari a quella applicata al Bilancio 2010).