



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

ALLEGATO B

**BILANCIO PREVISIONALE 2011
E
BILANCIO PLURIENNALE 2011-2013
RELAZIONE**

20 DICEMBRE 2010

Indice

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo.....	5
1.2.	La Funzione dell’Agenzia.....	12
1.3.	Funzionamento dell’Agenzia.....	16
1.3.1.	Spese per il personale.....	20
1.3.2.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.....	21
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2011 E TRIENNALE 2011-2013	23
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.....	25
2.1.1.	Iniziative per la conoscenza della mobilità	25
2.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana	25
2.1.3.	La qualità percepita dai cittadini	27
2.1.4.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....	28
2.1.5.	Le valutazioni di scenario	29
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino	31
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell’area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano	31
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	33
2.2.3.	Linee di metropolitana	36
2.2.4.	Sistema tranviario.....	37
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi	39
2.2.6.	Risultati attesi.....	39
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2011-2013.....	41
2.3.1.	Dal programma triennale del TPL 2007-2009 al programma triennale 2010- 2012	41
2.3.2.	La programmazione del TPL nell’area metropolitana.....	41
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012	42
2.3.4.	Servizio ferroviario metropolitano.....	45
2.3.5.	Osservazione dei servizi	49
2.3.6.	Il sistema tariffario	50
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL.....	52
2.4.1.	La gestione dei contratti	52
2.4.2.	La promozione del trasporto pubblico	54
2.5.	La strategia degli investimenti.....	54
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell’Agenzia	54

2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture	55
2.5.3.	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi	55
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO	57
3.1.	Innovazione gestionale	57
PARTE 4.	RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO	59
4.1.	Entrata	59
4.1.1.	Criteri generali	59
4.1.2.	Analisi per titoli - Titolo II	60
4.1.3.	Analisi per titoli - Titolo III	66
4.1.4.	Analisi per titoli - Titolo IV	66
4.2.	Uscita	67
4.2.1.	Analisi per titoli - Titolo I	67
4.2.2.	Analisi per titoli - Titolo II	73
4.3.	Criteri per il bilancio pluriennale 2011-2013.....	73
4.3.1.	Entrata.....	73
4.3.2.	Uscita	73

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

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

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

Il regolamento si compone di dodici articoli.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'articolo 5, in attuazione della lettera a) del comma 10 dell'articolo 23-bis, assoggetta al patto di stabilità interno gli affidatari cosiddetti "in house" di servizi pubblici locali ai sensi dell'articolo 23-bis, commi 3 e 4. Al comma 2, è stato, inoltre, previsto che gli enti locali siano responsabili dell'osservanza, da parte dei soggetti indicati al comma 1 al cui capitale partecipano, dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno, mentre il comma 3 rinvia, per la definizione delle modalità e della modulistica per l'assoggettamento al patto di stabilità interno dei soggetti di cui al comma 1, al decreto interministeriale di cui all'articolo 18, comma 2-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, adottato dal Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e per i rapporti con le regioni, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

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

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

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

- a) di alcune incompatibilità per gli amministratori, i dirigenti e i responsabili, e loro congiunti, degli uffici o dei servizi dell'ente locale, nonché degli altri organismi che espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi pubblici locali, e per coloro che prestano, o hanno prestato nel triennio precedente, a qualsiasi titolo attività di consulenza o collaborazione in favore degli enti locali o dei soggetti che hanno affidato la gestione del servizio pubblico locale;
- b) di alcuni divieti alla nomina di amministratore di società partecipate da enti locali;

- c) di alcune disposizioni per la nomina dei componenti della commissione di gara per l'affidamento della gestione di servizi pubblici locali, sulla falsariga anche di quanto previsto dal codice dei contratti pubblici (art. 84);
- d) della sottoposizione alla vigilanza all'organo di revisione dell'ente locale affidante della verifica del rispetto del contratto di servizio in tutti i casi in cui il capitale sociale del soggetto gestore è partecipato dall'ente medesimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 2 (servizi in economia e gestioni in house),
- 4 (aggiudicazione diretta di contratti il cui valore annuo medio è inferiore a € 1.000.000,00 oppure che riguardano 300.000 chilometri l'anno ovvero se piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, con un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000 000,00 di € oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno),
- 5 (provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.)
- 6 (aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia).

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

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

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

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

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

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

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

Il comma 3 dell'art. 23 bis prevede, *in deroga alle modalità di affidamento ordinario, per situazioni eccezionali ... l'affidamento ... a favore di società a capitale interamente pubblico, partecipata dall'ente locale, che abbia i requisiti richiesti dall'ordinamento comunitario per la gestione cosiddetta "in house" e, comunque, nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria in materia di controllo analogo sulla società e di prevalenza dell'attività svolta dalla stessa con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda le disposizioni contenute nell'art. 5, paragrafo 5 del Regolamento CE 1370/2007, diversamente da quanto espressamente indicato negli altri paragrafi dell'art. 5, non è lasciata in capo al legislatore nazionale la facoltà di vietare quanto disposto a livello comunitario; deve pertanto concludersi che i provvedimenti di emergenza previsti nel paragrafo 5, per effetto dell'art. 61 della L. 99/2009, che ha anticipato l'operatività della disposizione comunitaria, possano essere adottati dall'autorità competente anche se non espressamente previsti dall'art. 23 bis del DL 112/2008 e s.m.i. come fattispecie derogatoria al regime ordinario degli affidamenti.

L'art. 23 bis del D.L. 112/2008, individua inoltre un regime transitorio per gli affidamenti difforni dal regime ordinario o derogatorio previsto dall'articolo medesimo ai commi 2 e 3; in

particolare, al comma 8, lett. e) si stabilisce che le gestioni affidate cessano comunque entro e non oltre la data del 31 dicembre 2010, senza necessità di apposita deliberazione dell'ente affidante.

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

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

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

Gli elementi caratterizzanti la disciplina contenuta nel decreto sono:

- la sua proponibilità sia da parte dei singoli aventi un interesse diretto, concreto e attuale corrispondente ad una situazione giuridicamente tutelata sia da parte di associazioni e comitati a tutela degli interessi dei propri associati;
- la previsione di una diffida preventiva all'amministrazione, che viene così resa edotta tempestivamente della pretesa collettiva e può porre rimedio ai vizi lamentati scongiurando la proposizione dell'azione;
- il collegamento della sentenza con l'eventuale avvio di procedure innanzi agli organi preposti all'individuazione dei soggetti che abbiano cagionato l'inefficienza, alla loro valutazione e all'avvio del giudizio disciplinare, oltre che la sua comunicazione alla Corte dei conti e alla Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche (recentemente istituita dalla Riforma Brunetta);
- la previsione di idonee forme di pubblicità del procedimento giurisdizionale, della sentenza e delle misure adottate per ottemperarvi allo scopo di potenziare la funzione di deterrenza;
- la possibilità di ricorrere al giudice dell'ottemperanza, in base ai principi generali del processo amministrativo, qualora l'amministrazione non adempie alla pronuncia.

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

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

1.2. La Funzione dell'Agenzia

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

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

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

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

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

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

- 26. *L'esercizio delle funzioni fondamentali dei Comuni è obbligatorio per l'ente titolare.*
- 27. *Ai fini dei commi da 25 a 31 e fino alla data di entrata in vigore della legge con cui sono individuate le funzioni fondamentali di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, sono considerate funzioni fondamentali dei comuni le funzioni di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42.*
- 28. *Le funzioni fondamentali dei comuni, previste dall'articolo 21, comma 3, della citata legge n. 42 del 2009, sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti escluse le isole monocomune ed il comune di Campione d'Italia. Tali funzioni sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni, appartenenti o già appartenuti a comunità montane, con popolazione stabilita dalla legge regionale e comunque inferiore a 3.000 abitanti.*
- 29. *I comuni non possono svolgere singolarmente le funzioni fondamentali svolte in forma associata. La medesima funzione non può essere svolta da più di una forma associativa.*
- 30. *La regione, nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, individua con propria legge, previa concertazione con i comuni*

interessati nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali, la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni con dimensione territoriale inferiore a quella ottimale, delle funzioni fondamentali di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42, secondo i principi di economicità, di efficienza e di riduzione delle spese, fermo restando quanto stabilito dal comma 28 del presente articolo. Nell'ambito della normativa regionale i comuni avviano l'esercizio delle funzioni fondamentali in forma associata entro il termine indicato dalla stessa normativa. I comuni capoluogo di provincia e i comuni con un numero di abitanti superiore a 100.000 non sono obbligati all'esercizio delle funzioni in forma associata.

- *31. I comuni assicurano comunque il completamento dell'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 26 a 30 del presente articolo entro il termine individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, su proposta del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, con il Ministro per le riforme per il federalismo, con il Ministro per la semplificazione normativa e con il Ministro per i rapporti con le Regioni. Con il medesimo decreto è stabilito, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, il limite demografico minimo che l'insieme dei comuni che sono tenuti ad esercitare le funzioni fondamentali in forma associata deve raggiungere.*

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

Con riferimento all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009 si evidenzia che il 17/11/2010, la Corte Costituzionale ha depositato la sentenza 326/2010 relativa al ricorso per illegittimità costituzionale promosso dalla Regione Toscana (ric. 31/2010) e Campania (ric. 36/2010).

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

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

Quindi, in ordine all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009, la Corte ha dichiarato l'inammissibilità "della relativa questione di costituzionalità [...] per sopravvenuto difetto di interesse all'impugnazione.", in quanto, "nella ricognizione del ius novorum, che ha interessato la disposizione impugnata, non può

omettersi di considerare l'art. 14, comma 28, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito nella legge n. 122 del 2010."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Circa le modalità di esercizio delle funzioni fondamentali dei comuni, l'art. 8 del disegno di legge prevede che le stesse possano essere esercitate in forma associata (obbligatoria per i comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti). Si prevede che la regione individui con propria legge la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento delle funzioni, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni con dimensione territoriale inferiore a quella ottimale. E' previsto che i comuni capoluogo di provincia e i comuni con un numero di abitanti superiore a 100.000 non sono obbligati all'esercizio delle funzioni in forma associata.

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

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

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

Fermo restando quanto stabilito dal richiamato art. 8, si prevede che il legislatore regionale possa disciplinare ulteriori forme e modalità di associazionismo comunale nonché forme e modalità di associazionismo provinciale, ciò qualora sia ritenuto necessario per la dimensione ottimale dell'esercizio delle funzioni, garantendo che non vi siano ulteriori costi per la gestione del personale e per il funzionamento degli organi di rappresentanza politica.

Di peculiare interesse per l'Agenzia, nella sua attuale forma di consorzio di funzioni tra regione ed enti locali, è l'art. 18 del disegno di legge che prevede la soppressione di tutti i

consorzi tra gli enti locali per l'esercizio di funzioni. La disposizione di legge prevede che per i consorzi che non siano costituiti esclusivamente da enti locali (come nel caso dell'Agenzia a cui partecipa anche la Regione), le regioni, al fine di concorrere agli obiettivi di contenimento della spesa pubblica, possono conferire con propria legge le funzioni già spettanti ai consorzi soppressi, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.

E' da segnalare inoltre l'art. 26 (abrogazioni) laddove espunge dal T.U.E.L. tutti i riferimenti ai consorzi di funzioni contenuti nei diversi articoli.

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

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

L'art. 5, comma 7 stabilisce che

“con decreto del Ministro dell'interno, adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, ai sensi dell'articolo 82, comma 8, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, gli importi delle indennità già determinate ai sensi del citato articolo 82, comma 8, sono diminuiti, per un periodo non inferiore a tre anni, di una percentuale pari al 3 per cento per i comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti e per le province con popolazione fino a 500.000 abitanti, di una percentuale pari al 7 per cento per i comuni con popolazione tra 15.001 e 250.000 abitanti e per le province con popolazione tra 500.001 e un milione di abitanti e di una percentuale pari al 10 per cento per i restanti comuni e per le restanti province. Sono esclusi dall'applicazione della presente disposizione i comuni con meno di 1000 abitanti. Con il medesimo decreto è determinato altresì l'importo del gettone di presenza di cui al comma 2 del citato articolo 82, come modificato dal presente articolo. Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali, aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.”

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

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

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

Pur avendo sospeso l'erogazione delle indennità sin dal mese di giugno 2010, si ritiene però che la disposizione in questione debba essere oggetto di approfondimento per la serie di ragioni che di seguito vengono evidenziate.

Occorre richiamare che l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è il consorzio previsto dall'art. 8 dalla L.R. Piemonte, n. 1/2000 che, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, gestisce “tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano”.

Al consorzio aderiscono la Regione Piemonte (ente promotore), la quale ha conferito proprie competenze in materia di trasporto locale ferroviario, la Provincia di Torino e 32 comuni

dell'area metropolitana. Al consorzio, in forza di quanto previsto nelle premesse della Convenzione, sono state ritenute applicabili le disposizioni in materia di consorzi tra enti locali dettate dall'art. 31 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali n. 267 del 18 agosto 2000, e dai relativi richiami legislativi; tra queste, per l'argomento trattato, sono comprese le disposizioni di cui all'art. 82 del citato T.U.E.L. relative alle indennità di funzione dei membri del consiglio d'amministrazione.

In particolare, l'art. 82 del T.U.E.L., al comma 1 ed al comma 8, lett. c), fa specifico riferimento alle indennità di funzione dei presidenti ed agli assessori dei consorzi laddove:

- al comma 1 (dell'art. 82) rimanda al decreto di cui al successivo comma 8 la determinazione di una *“indennità di funzione [nei limiti fissati dal medesimo articolo], per [...] i componenti degli organi esecutivi [...] dei consorzi fra enti locali. Tale indennità e' dimezzata per i lavoratori dipendenti che non abbiano richiesto l'aspettativa.”*
- al comma 8 (dell'art. 82) stabilisce i criteri che devono essere tenuti in considerazione dal Ministro dell'Interno nell'adozione dello specifico decreto con cui determinare la misura dell'indennità di funzione e dei gettoni di presenza di cui in parola; in particolare, alla lett. c), stabilisce che *“Al presidente e agli assessori delle unioni di comuni, dei consorzi fra enti locali e delle comunità montane sono attribuite le indennità di funzione nella misura massima del 50 per cento dell'indennità' prevista per un comune avente popolazione pari alla popolazione [...] del consorzio fra enti locali [...]”*.

Occorre evidenziare che con riferimento all'art. 82 del TUEL, le modifiche operate espressamente dal DL 78/2010 (art. 5, comma 6, così come modificato dalla legge di conversione 122/2010), non riguardano le disposizioni soprarichiamate ma novellano il comma 2 (interamente sostituito) e la lettera e) del comma 8; che non contengono disposizioni in materia di indennità degli organi di amministrazione dei consorzi (o più in generale delle forme associative tra enti locali).

Il richiamato art. 5 (rubricato “Economie negli Organi costituzionali, di governo e negli apparati politici), al comma 7 del D.L. del 31 maggio 2010, n. 78, nella formulazione definitiva di cui alla legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122 dispone che : *“Con decreto del Ministro dell'interno, adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, ai sensi dell'articolo 82, comma 8, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, gli importi delle indennità già determinate ai sensi del citato articolo 82, comma 8, sono diminuiti, per un periodo non inferiore a tre anni, di una percentuale pari al 3 per cento per i comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti e per le province con popolazione fino a 500.000 abitanti, di una percentuale pari al 7 per cento per i comuni con popolazione tra 15.001 e 250.000 abitanti e per le province con popolazione tra 500.001 e un milione di abitanti e di una percentuale pari al 10 per cento per i restanti comuni e per le restanti province. Sono esclusi dall'applicazione della presente disposizione i comuni con meno di 1000 abitanti. Con il medesimo decreto è determinato altresì l'importo del gettone di presenza di cui al comma 2 del citato articolo 82, come modificato dal presente articolo. Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.”*

Diversamente dal comma 6, la disposizione in commento non modifica espressamente l'art. 82 ma fornisce specifiche indicazioni affinché il Ministro dell'interno, con la procedura indicata nell'art. 82, comma 8 (decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sentita la conferenza Stato-città ed autonomie locali, da emanarsi entro 120 giorni a decorrere dal 31/05/2010), e nell'ambito dei criteri ivi indicati (che, si ribadisce, non sono stati modificati dal DL 78/2010 -ad eccezione dell'abrogazione della lettera e)- e che alla lettera c) continuano a prevedere l'attribuzione dell'indennità di funzione al presidente e agli assessori delle unioni di comuni,

dei consorzi fra enti locali e delle comunità montane), proceda con la ridefinizione delle indennità. Nel fornire tali indicazioni, il legislatore, al secondo periodo, prevede una specifica deroga per i comuni con meno di 1000 abitanti.

Ai contenuti dell'emanando decreto si fa riferimento nel terzo periodo allorquando ad esso è demandata la determinazione del gettone di presenza dei consiglieri comunali e provinciali di cui al comma 2 dell'art. 82, nella nuova versione introdotta con l'art. 5, comma 6 del DL 78/2010. In tale contesto il legislatore prevede al quarto ed ultimo periodo che *Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.*

Da una prima lettura sembrerebbe che le retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti degli amministratori, tra gli altri, delle forme associative di enti locali tra i quali rientrerebbero anche i consorzi, siano state "azzerate"

La disposizione necessita però di una lettura più attenta anche in relazione al fatto che le disposizioni che attribuiscono agli amministratori di tali enti una specifica indennità sono contenute nel TUEL; infatti l'art. 1, comma 4 del T.U.E.L., stabilisce che "le leggi della Repubblica non possono introdurre deroghe al presente testo unico se non mediante espressa modificazione delle sue disposizioni."

Infatti, anche se non si vuole aderire alla tesi - ricordata ad es. nel parere 375/2010 del 16/03/2010 dalla Corte dei Conti, sez. reg. di controllo per la Lombardia (nel caso specifico si faceva riferimento ad un'altra disposizione del TUEL, l'art. 91, comma 3) - per cui in materia opera la "clausola di salvaguardia di cui all'art. 1, comma 4 del TUEL che stabilisce che le leggi della Repubblica non possono introdurre deroghe al Testo Unico se non mediante espressa modificazione delle sue disposizioni", riteniamo che continuino ad essere sempre attuali le considerazioni contenute nel parere del Consiglio di Stato (Adunanza Generale dell'8 giugno 2000 4/2000) allo schema di testo unico in materia di ordinamento degli enti locali ai sensi dell'art.31 della legge 3 agosto 1999 n.265.

Nel parere, il Consiglio di Stato afferma che : *"La dottrina al riguardo ha osservato che dette clausole di auto-protezione, in quanto recate da disposizioni ordinarie di legge, non sono in grado di attribuire alla disciplina di riferimento la capacità di resistere a modifiche o abrogazioni implicite pur sempre apportabili da norme posteriori. Le clausole in parola si tradurrebbero, in definitiva, in un'esortazione non vincolante nei confronti del legislatore in merito alla tecnica di intervento e nella fissazione di un criterio ermeneutico in merito alla necessità, ove possibile, di cogliere la portata di norme posteriori nel senso non incompatibile con le disposizioni rafforzate."*

E' quindi legittimo chiedersi quale sia la portata dell'ultimo periodo dell'art. 5, comma 7 che consenta una lettura non incompatibile con le disposizioni contenute nell'art. 82, comma 1 e comma 8 lett. c) in merito alla possibilità di prevedere l'attribuzione dell'indennità di cui in parola.

E' stato già notato che il legislatore, con il precedente comma 6 dell'art. 5 del DL 78/2010, laddove ha inteso modificare l'art. 82 del TUEL, ha operato espressamente con la sostituzione o con l'abrogazione espressa di specifiche parti. La medesima tecnica legislativa è stata usata con i commi 8 e 9 dell'art. 5 del DL 78/2010 allorquando sono state apportate specifiche modifiche rispettivamente agli artt. 83 e 84 del TUEL.

L'ultimo periodo dell'art. 5, comma 7 del DL 78/2010, invece, non solo non incide espressamente su specifiche parti del TUEL ma è inserito in un contesto il cui tema è quello

di fornire indicazioni sui contenuti del decreto previsto dall'art. 82, comma 8 al quale si demanda per la ridefinizione delle indennità e dei gettoni.

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

Per comprendere la portata dell'ultimo periodo dell'art. 5, comma 7 del DL78/2010, si ritiene allora necessario richiamare gli art. 82, comma 5 e l'art. 83, del TUEL.

L'art. 82, comma 5 prevede che *“le indennità di funzione previste nel presente capo non sono tra loro cumulabili, L'interessato opta per la percezione di una delle due indennità ovvero per la percezione del 50% di ciascuna”*;

L'art. 83, comma 2 (Divieto di cumulo), prevede che *“Salve le disposizioni previste per le forme associative degli enti locali, gli amministratori locali di cui all'articolo 77, comma 2¹, non percepiscono alcun compenso per la partecipazione ad organi o commissioni comunque denominate, se tale partecipazione è connessa all'esercizio delle proprie funzioni pubbliche”*.

Tale norma, che come ricordava la Sezione regionale di controllo per il Veneto della Corte dei Conti (deliberazione 151/2009/PAR), *“ha eliminato per gli amministratori locali la possibilità di percepire compensi per la partecipazione ad organi e commissioni ove tale partecipazione sia connessa all'esercizio delle proprie funzioni pubbliche”*, prevedendo una clausola di salvezza delle disposizioni previste per le forme associative degli enti locali *“ha inteso escludere la gratuità delle cariche pubbliche nelle forme associative”*.

Lo stesso principio di non gratuità, ovvero il carattere non onorifico della titolarità delle cariche pubbliche nelle forme associative tra enti locali è ribadito indirettamente dallo stesso legislatore statale allorché con l'art. 6, comma 2 del D.L. 78/2010, così come modificato con legge di conversione 122/2010, ha stabilito che *“la partecipazione agli organi collegiali, anche di amministrazione, nonché la titolarità degli organi che comunque ricevono contributi a carico delle finanze pubbliche sia onorifica; essa può dar luogo esclusivamente al rimborso delle spese sostenute ove previsto dalla normativa vigente; qualora siano già previsti i gettoni di presenza non possono superare l'importo di 30 euro a seduta giornaliera”*; escludendo al contempo dall'applicazione della predetta norma gli enti di cui al decreto legislativo 165 del 2001, tra i quali, all'art. 1, comma 2, sono nominativamente indicati i consorzi di funzioni e le altre forme associative.

In relazione a quanto sopra, e tenuto conto che il concetto di carica onorifica non si applica a titolari degli organi dei consorzi per dichiarato intento del legislatore del luglio 2010, stante il criterio ermeneutico richiamato dal Consiglio di Stato, si ritiene che la disposizione in commento abbia inciso sulla possibilità, seppur marginale, che la clausola di salvaguardia di cui all'art. 83, comma 2, in una lettura combinata con l'art. 82, comma 5, avrebbe potuto offrire in merito alla percezione di compensi da parte dei sindaci dei presidenti delle province, dei consiglieri dei comuni e delle province, dei componenti delle giunte comunali e provinciali per la partecipazione agli organi di amministrazione delle forme associative tra enti.

¹ L'art. 77, comma 2 del TUEL stabilisce che per *“amministratori si intendono, ai soli fini del presente capo, i sindaci, anche metropolitani, i presidenti delle province, i consiglieri dei comuni anche metropolitani e delle province, i componenti delle giunte comunali, metropolitane e provinciali, i presidenti dei consigli comunali, metropolitani e provinciali, i presidenti, i consiglieri e gli assessori delle comunità montane, i componenti degli organi delle unioni di comuni e dei consorzi fra enti locali, nonché i componenti degli organi di decentramento*

Diversamente, per quanto sopra richiamato, stante il carattere non onorifico della funzione ricoperta, si ritiene che l'art. 5, comma 7 non abbia portato alcuna novità per titolari degli organi di amministrazione delle forme associative che non siano già amministratori locali e che pertanto non percepiscono alcun'altra indennità se non quella erogata dalla "forma associativa" di cui fanno parte. Per tali soggetti.

A quanto sopra, si ritiene utile aggiungere una notazione che riguarda la collocazione della disposizione in commento. Infatti, l'ultimo periodo di cui all'art. 5, comma 7 segue le disposizioni che riguardano la rideterminazione delle indennità dei consiglieri comunali e provinciali nonché la definizione del gettone di presenza dei consiglieri circoscrizionali contenute nel medesimo comma. Il divieto di attribuzione di retribuzioni, gettoni, indennità o emolumenti, fermo restando che le disposizioni di cui al comma 1 e 8 dell'art. 82 del T.U.E.L., continuano a prevedere l'indennità di funzione del presidente e degli assessori delle forme associative tra enti locali, riguardano pertanto gli amministratori di cui si occupa l'art. 5, comma 7 (primi tre periodi), qualora tali soggetti dovessero assumere funzioni amministrative nell'ambito di una forma associativa.

La ratio dell'intervento del legislatore statale è pertanto rinvenibile nel successivo comma 11 dell'art. 6 laddove viene dichiarato il principio per cui *"chi è eletto o nominato in organi appartenenti a diversi livelli di governo non può comunque ricevere più di un emolumento, comunque denominato, a sua scelta"*, tale disposizione, per un verso, non fa altro che confermare che le eventuali deroghe al cumulo di indennità, che potevano essere disposte anche in forza dell'art. 83, comma 2 del TUEL, non possono essere più attuate; per un altro verso, la disposizione, letta in relazione al già citato art. 6, comma 2 del DL 78/2010, conferma la non gratuità/onorificità della titolarità di organi (di forme associative)

Si ritiene infine aggiungere che dal punto di vista testuale la norma in questione riguarda le forme associative di Enti Locali mentre il consorzio Agenzia per la Mobilità metropolitana è un consorzio che oltre che ad essere previsto da una legge regionale è al contempo partecipato al 37,5% dalla stessa Regione Piemonte.

Si ritiene pertanto utile che sia attivata la funzione consultiva della Sezione regionale di controllo della Corte dei conti di cui all'art. 7, comma 8, della Legge n.131/2003 (funzione a cui i consorzi non possono accedere non essendo ricompresi tra gli enti indicati dalla citata legge, come la Corte ha espresso in più occasioni in tema di legittimazione soggettiva a richiedere pareri ma che può essere attivata da uno degli enti consorziati).

1.3.1. Spese per il personale

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

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

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

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

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

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

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

Oltre a ciò sono da rilevare gli effetti che l'art. 9 del DL 78/2010 avrà a decorrere dal 2011 sulle spese in materia di trattamento economico dei singoli dipendenti non potendo questo superare, in ogni caso, il trattamento ordinariamente spettante per l'anno 2010, al netto degli effetti derivanti da eventi straordinari della dinamica retributiva, ivi incluse le variazioni dipendenti da eventuali arretrati, conseguimento di funzioni diverse in corso d'anno, maternità, malattia, missioni svolte all'estero, effettiva presenza in servizio.

1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

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

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

In relazione a quanto sopra, unitamente al bilancio 2011 e pluriennale 2011-2013 si è approvato il seguente “PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA”:

- funzioni di Segretario dell'Ente ai sensi dell'art. 21 dello Statuto;
- funzioni attinenti alla gestione contabile e al trattamento giuridico dei lavoratori dipendenti ed assimilati;
- funzioni di tutela della salute dei lavoratori;
- funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale;

- attività inerenti gli scopi e le funzionali istituzionali di cui all'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia.
- attività tecniche e amministrative per il funzionamento dell'Ente.

Si deve evidenziare che il D.L. 78/2010, con riferimento alle spese programmate per l'anno 2011 e 2012 interviene stabilendo con l'art. 6, comma 7, che : *“Al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, [...], non può essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell'anno 2009. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale.”*

A tal proposito si evidenzia che la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari ad € 84.038,13 in termini di competenza ed € 47.017,92 in termini di cassa.

Nella stesura del bilancio 2011 e pluriennale 2011-2013 si determinano per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	€ 16.800,00	€ 16.800,00	€ 16.800,00
Funzioni nel campo dei trasporti	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totale	€ 16.800,00	€ 16.800,00	€ 16.800,00

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2011 E TRIENNALE 2011-2013

Gli scopi statutari dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana prevedono, tra l'altro, la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale.

Per sviluppare tali attività è necessario operare da un lato sugli orizzonti temporali di lungo periodo, con l'individuazione delle Strategie per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale e delle politiche per la mobilità sostenibile e dall'altro sugli orizzonti di medio e breve periodo con i programmi attuativi.

Già nella relazione previsionale programmatica per il triennio 2010-2012 si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

1. L'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stata prevista dalla legge 1/2000 della Regione Piemonte con funzioni di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nella conurbazione torinese costituita dalla Città di Torino e da 31 Comuni della cintura;
2. L'Agenzia è stata formalmente istituita nel 2003 con funzioni, secondo lo statuto, di pianificazione della mobilità e di programmazione, amministrazione e controllo dei sistemi di trasporto pubblico nonché di amministrazione delle tariffe. I documenti fondamentali, approvati dall'Assemblea, in base ai quali l'Agenzia deve operare sono, oltre al Bilancio, il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana;
3. L'Agenzia ha cominciato ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agenzia è subentrata agli Enti Consorziati nella titolarità di 6 contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone nell'area di competenza, attivando le funzioni di amministrazione e controllo;
4. Nel 2005 l'Agenzia ha assunto la titolarità di altri due contratti di servizio, ha attivato e/o rinforzato le strutture giuridiche, di pianificazione e di programmazione, che hanno cominciato ad operare anche a supporto degli enti consorziati;
5. L'Agenzia ha elaborato il "*PROGRAMMA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA PER IL PERIODO 2005-2006*", aggiornato dalla "*Programmazione del trasporto pubblico locale 2006 e pluriennale 2006-8*".
6. Ad inizio 2007 l'Agenzia ha predisposto il "*Programma triennale 2007-09 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino*" approvato dall'Assemblea il 14/06/2007 adempiendo ad uno dei compiti dello Statuto.

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

La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012 che però non ha avuto ancora un avvio. Seppure la Regione abbia avviato l'iter per la redazione dei programmi triennali, l'iter non è stato proseguito pertanto i primi indirizzi previsti non hanno avuto ulteriori sviluppi e permangono validi ma prorogati nel tempo. Rimane quindi da affrontare da un lato la programmazione triennale 2010 – 2012, dall'altro una programmazione strategica di lungo periodo.

Per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, appare opportuno pervenire alla redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto.

Seppure nel 2010 si sia iniziata la definizione delle linee guida del Piano, l'attività non è stata avviata in quanto rinviata per altre priorità.

La Figura 1 illustra le fasi principali di attuazione delle attività dell'Agenzia mentre in fondo sono indicate le attività di pianificazione e programmazione che impegneranno l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione.

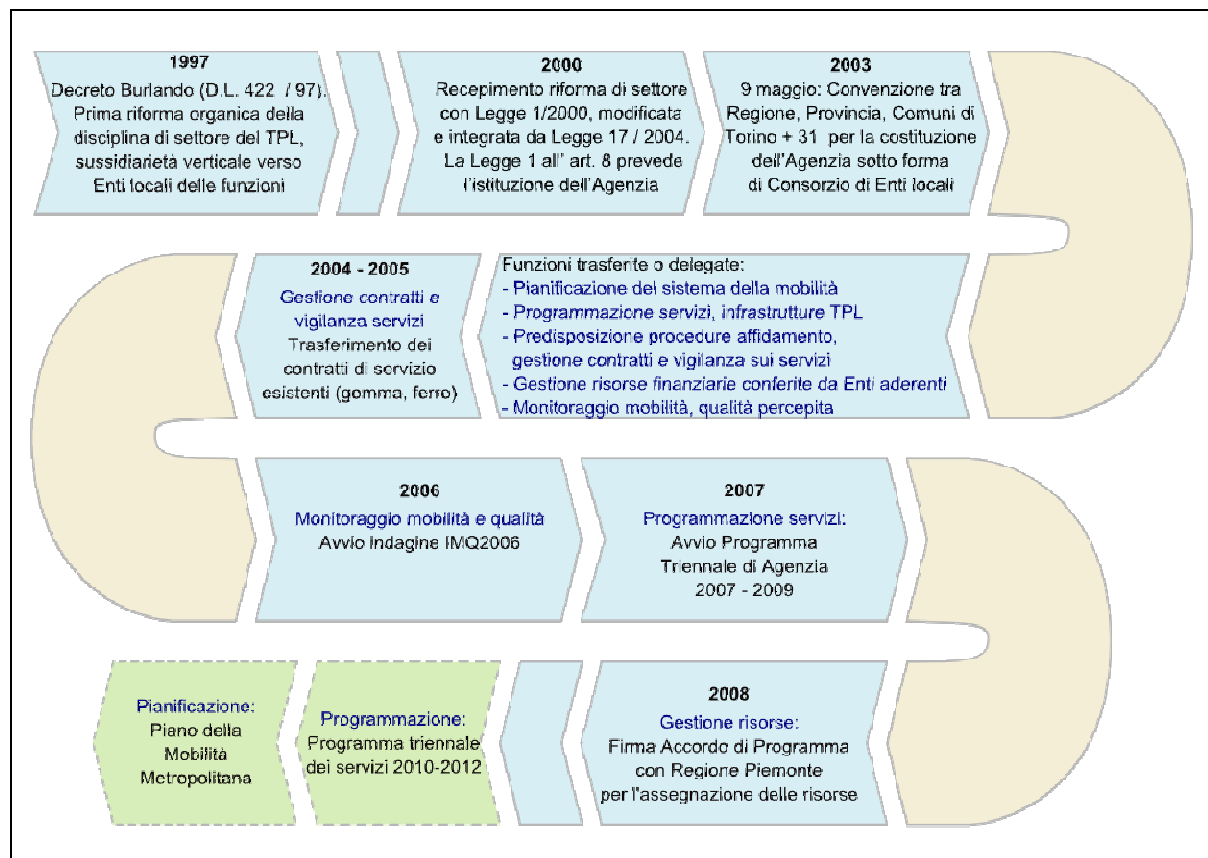


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Già nella relazione previsionale e programmatica 2010 si era sottolineata la necessità di proseguire 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 2011 risulterà quindi ancora 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 con i successivi sviluppi di cui si tratterà nella presente relazione.

Infine occorre sottolineare che il 2011 sarà un anno rilevante per l'arrivo della metropolitana al Lingotto e per la presenza delle iniziative per la celebrazione dei 150 anni dall'unità d'Italia. Al fine di servire al meglio la mobilità dei cittadini e dei visitatori che prenderanno parte alle celebrazioni sarà necessario programmare e istituire servizi speciali per le

iniziative e le manifestazioni. Tra essi particolare importanza riveste la nuova linea tranviaria 7 che potrà essere mantenuta in esercizio anche dopo la fine dell'evento.

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 2010 ha visto l'avvio dell'indagine IMQ 2010 i cui dati serviranno per aggiornare le conoscenze sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino.

Nel 2011 sarà data esecuzione ad indagini pilota per il riparto degli introiti nel sistema tariffario integrato Formula (vedere in seguito – § 2.3.6 Il sistema tariffario).

Nella seconda parte del 2011 è inoltre previsto l'inizio delle attività preparatorie per la progettazione dell'indagine IMQ 2012. Si prevede di svolgere le seguenti attività:

- progettazione dell'indagine IMQ 2012 con riferimento a possibili integrazioni della fase CATI, sulla base della valutazione delle risultanze dell'indagine con interviste personali IMQ 2008 sui soggetti non raggiungibili e sui domiciliati non residenti.
- Predisposizione dei documenti di gara ed espletamento delle necessarie procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dell'indagine IMQ 2012.

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. Essi sono messi a disposizione dell'Agenzia, come da contratti in essere, per la gomma e per le ferrovie GTT; per i servizi su ferro gestiti da Trenitalia sussistono tuttavia delle criticità legate alla indefinita gestione contrattuale.

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. Integrando il Sistema di bigliettazione elettronica con un Sistema di monitoraggio delle frequentazioni si potranno sperimentare iniziative per il monitoraggio e la repressione della frode (cfr. § 2.5.3).

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

L'indagine IMQ 2010 è stata avviata nella primavera del 2010. La fase di interviste telefoniche si è svolta nei mesi di aprile e maggio. Dalle prime elaborazioni sui dati di indagine è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare aumentare nuovamente: da 3 milioni 158 mila spostamenti / giorno nel 2008 si passa a 3 milioni e 431 mila nel 2010 con un aumento dell'8,6% rispetto alla precedente indagine (Figura 2).
- La mobilità motorizzata appare anch'essa aumentare: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 3).

- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che appare conservare, rispetto al 2008, la quota di mercato del 26,4% sul totale motorizzato.
- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un significativo aumento dell'uso della metropolitana (99 mila spostamenti / giorno nel 2010 tra monomodali e plurimodali, contro i 75 mila del 2008).

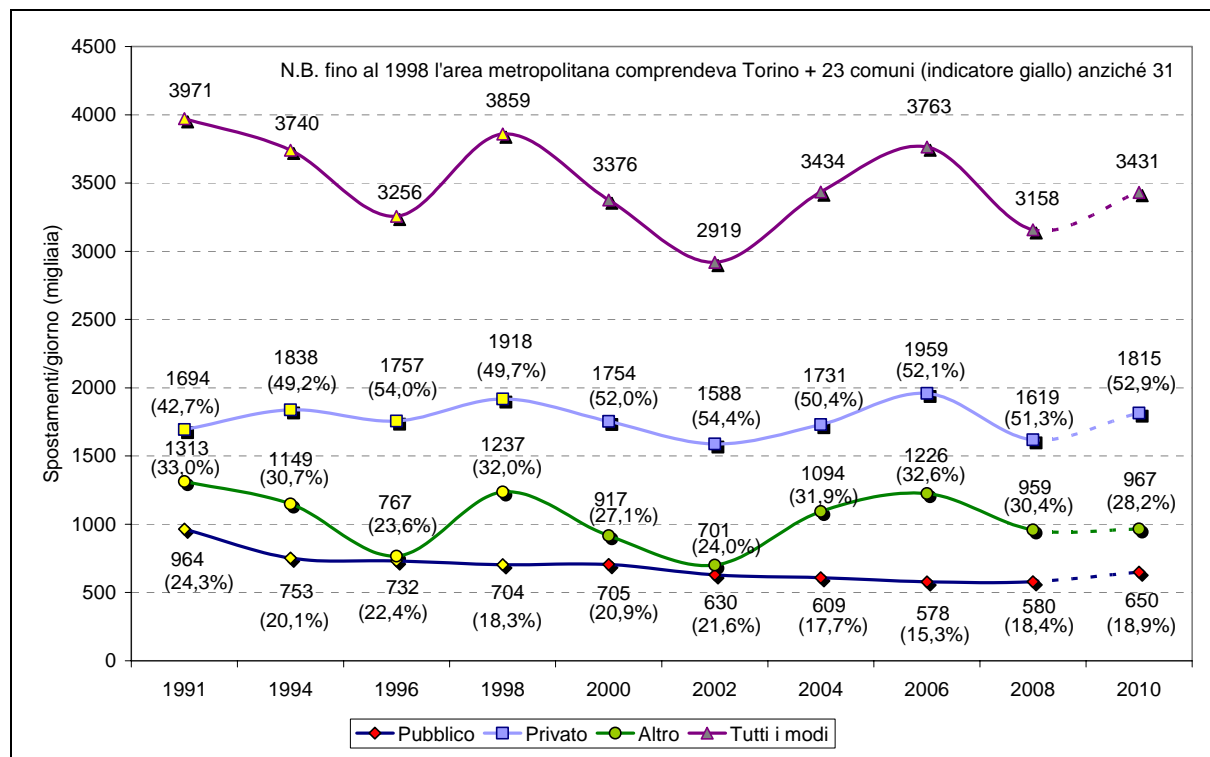


Figura 2 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

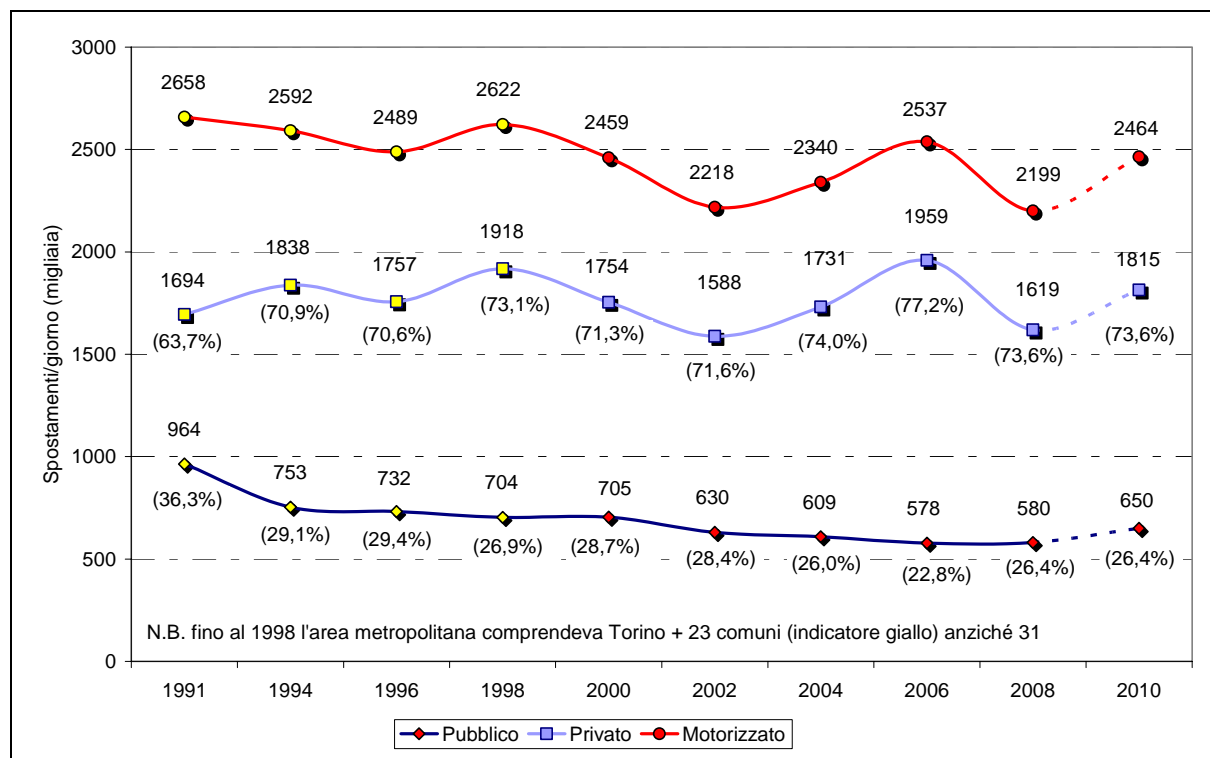


Figura 3 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

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 e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 4).

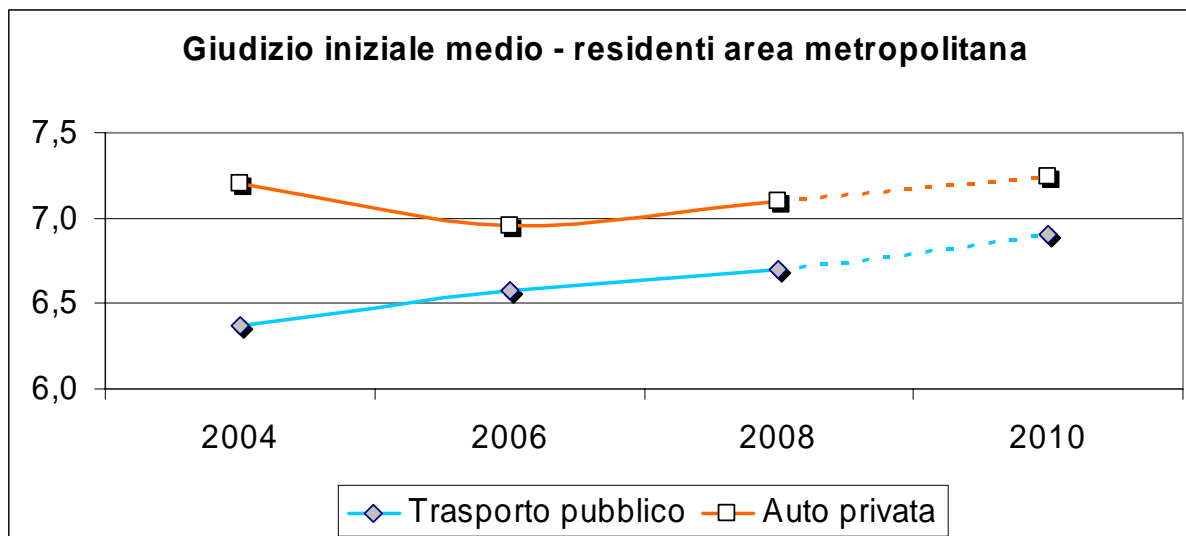


Figura 4 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

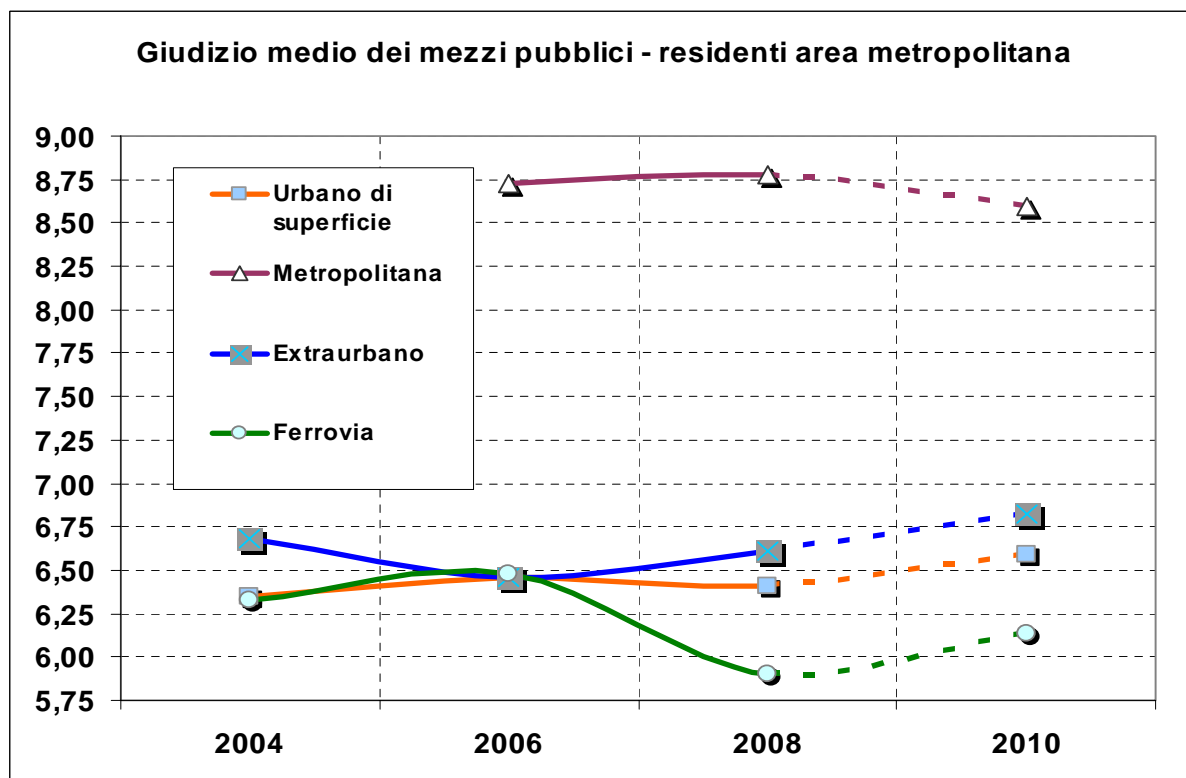


Figura 5 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

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:

- Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000;
- proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del 1999;
- Strategia di sviluppo del Sistema Tranviario del 2001;
- studio *“La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino”* assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006); e della delibera della Giunta Comunale 2008;
- studio *“Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio”* (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.
- approvazione della variante 200 al Piano regolatore Generale della Città di Torino.

Tradizionalmente, per comodità e chiarezza di esposizione il quadro di sviluppo viene articolato in tre orizzonti temporali (o periodi) caratteristici:

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2020), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2012), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2010 – 2012), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova, estesa a Lingotto entro il triennio ed in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se via via meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.

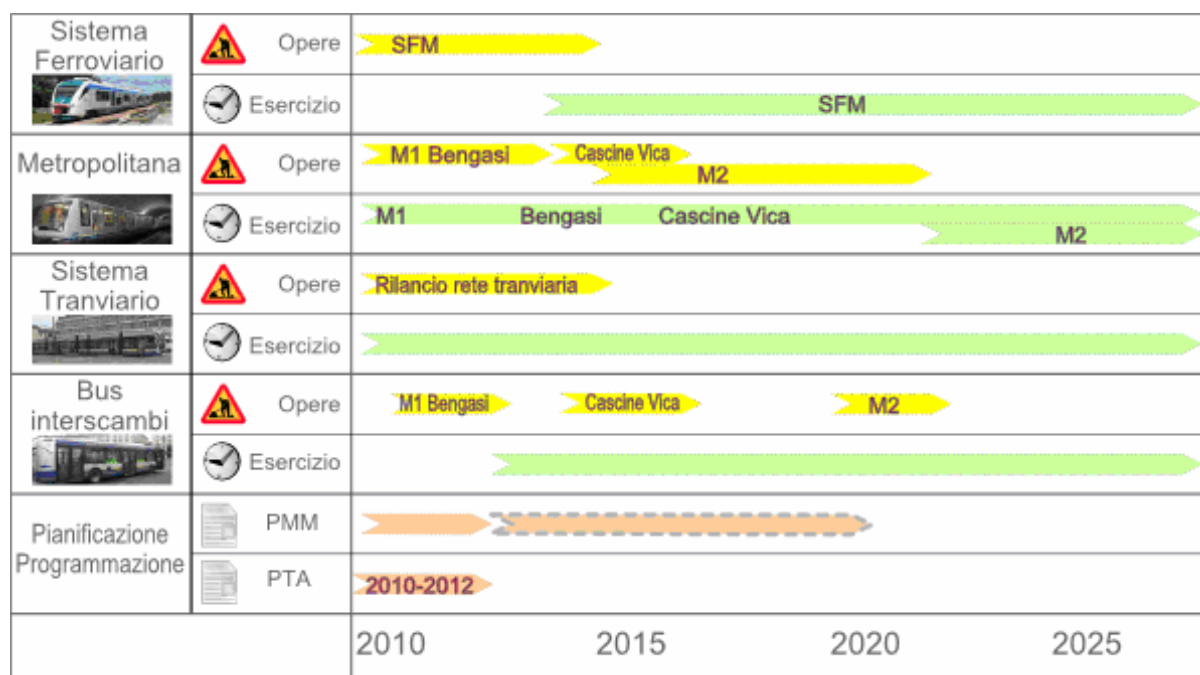


Figura 6 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

Il diagramma illustra i principali orizzonti temporali in cui è prevedibile un significativo intervento sulla rete di trasporto pubblico locale in funzione delle infrastrutture realizzate e in funzione di come tali infrastrutture si legano con la pianificazione urbanistica e lo sviluppo urbanistico collegato e le nuove infrastrutture realizzate.

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), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi sul pubblico, - viaggi sul privato, - tempi sul pubblico, - tempi sul privato) e contestualmente individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo; verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda e di soddisfarla con efficienza, ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili; tale percorso è stato ampiamente descritto nelle Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

2.1.5. Le valutazioni di scenario

Come già esplicitato nella RPP 2010 - 2012 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.

Si sottolinea l'importanza dell'uso di tali strumenti nei processi di valutazione per la quantificazione al meglio (per quanto possibile) degli effetti dell'introduzione di modifiche all'assetto dei sistemi di trasporto.

L'Agenzia ha intrapreso nel 2010 le azioni per :

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

Il metodo di valutazione sopra indicato 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 e nel successivo aggiornamento del 2009 effettuato 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 che prevede per il ramo Nord della linea 2 di Metropolitana il tracciato da Scalo Vanchiglia alla stazione Rebaudengo RFI lungo il sedime ferroviario dimesso, con opzione di biforcazione verso la zona Barca fino ai confini di San Mauro (zona Pescarito).

La valutazione ha dato risultati in linea con quelli ottenuti nelle valutazioni pregresse: 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.

L'Agenzia ha provveduto nel 2010 ad aggiornare le valutazioni di scenario recependo i risultati delle azioni 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) e l'aggiornamento della definizione dell'offerta ferroviaria futura con :

- l'introduzione nel SFM (Sistema Ferroviario Metropolitan) 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;
- recepimento del programma di esercizio dell'intero nodo ferroviario potenziato di Torino come da proposta operativa di orario cadenzato del SFM e dei Servizi Regionali/Interregionali coordinati definita dell'Agenzia e fatto proprio dall'Osservatorio per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Nel 2010 l'Agenzia ha portato avanti la collaborazione con il Politecnico di Torino per il progetto "Uso dei modi nell'area metropolitana di Torino" indagando sulle più avanzate tecniche e modalità di definizione e calibrazione di modelli di scelta modale. Il progetto proseguirà nel 2011 per pervenire alla formulazione e calibrazione di un modello idoneo a riprodurre i comportamenti di mobilità nell'area Torinese, comprese le componenti in ingresso ed in uscita dall'Area non valutate dall'attuale modello.

Il nuovo modello potrà essere utilizzato per una migliore, e più aggiornata, valutazione degli scenari.

Nel 2010 non si è operato per l'aggiornamento del modello di valutazione del Sistema del Trasporto Privato. Questo dovrà essere aggiornato acquisendo la descrizione dell'attuale

offerta viabile per allinearla a quella utilizzata dalla Provincia e dalla Città di Torino tramite il sistema 5T; su questa si potrà costruire l'aggiornamento dello scenario futuro di offerta, recependo le indicazioni del PUMS della città di Torino nonché quelle provenienti dalle fasi di indagine previste nella redazione del PMM.

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

2.2.1. La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano

Nel periodo di riferimento, coerentemente con le indicazioni fornite nell'anno precedente, si intende attivare un processo di pianificazione della mobilità di lungo termine in area metropolitana.

Il percorso da intraprendere 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 consorziati. Infatti la pianificazione coordinata e 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 fatto riferimento ai precedenti punto 2.1.4 e 2.1.5, 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 ritenuto fattibile e potenzialmente capace di realizzare gli obiettivi assunti ovvero definire una 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 attuare coerentemente agli 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.

In sintesi, per la definizione del PMM, l'Agenzia ha previsto un programma che prevede

- attività tecniche proprie della pianificazione della mobilità, sulle quali l'Agenzia opererà in autonomia;
- attività di acquisizione, comunicazione, circolazione, condivisione e diffusione di informazioni, orientamenti, opinioni per le quali appare opportuno e necessario un supporto esterno.

Sulla base di queste analisi preliminari è stato sviluppato, già nel corso del 2010, un dettagliato programma di lavoro che prevede :

- Ricognizione di quanto previsto e/o prevedibile in tema di sviluppo demografico, urbanistico, infrastrutturale, e più in generale, socio-economico nell'area di Torino. Si tratta di acquisire la conoscenza degli elementi noti a ciascun ente consorziato, capaci di contribuire a prefigurare gli elementi in qualche modo "certi" da inserire in uno scenario di domanda di mobilità e di offerta di trasporto "a tendere"; in quest'ottica appare rilevante un coinvolgimento diretto delle Amministrazioni Locali attraverso interviste guidate agli Amministratori (Sindaci e/o Assessori); sarà inoltre necessario acquisire eventuali informazioni e risultati di ricerche e studi pertinenti presso i vari soggetti detentori.
- Ricognizione delle esigenze manifeste o latenti, dei "desiderata" e degli orientamenti degli enti consorziati e di altri soggetti istituzionali, in tema di mobilità sulla base di una zonizzazione territoriale da convenire. Si tratta di proporre la zonizzazione territoriale Quadranti (della mobilità) dell'Area Metropolitana, su cui procedere alle valutazioni di scenario; predisporre rapporti di sintesi che analizzino i risultati della fase di lavoro precedente, evidenziando congruenze e criticità, e fornendo indicazioni circa la costruzione di scenari alternativi di sviluppo.
- Organizzazione di "Seminari di Quadrante" finalizzati alla diffusione e condivisione delle informazioni raccolte; eventi organizzati ad hoc sul territorio e raggruppati i consorziati in funzione dell'appartenenza ai diversi Quadranti. Stimolazione e conduzione del dibattito tra i decisori. "Lettura" e "interpretazione" delle posizioni espresse al fine di condividere i risultati, le strategie; e gli scenari di visione del futuro circa la mobilità ed i trasporti.
- Proposta di obiettivi e modalità di misura degli stessi attraverso una analisi critica dei risultati delle attività precedenti e l'elaborazione di una proposta su obiettivi e contenuti specifici del PMM e linee guida per la sua redazione.
- Organizzazione della "Conferenza sugli obiettivi di Piano" nella quale viene presentata la proposta su obiettivi, contenuti e linee guida per la redazione del PMM prodotta nella precedente attività. La Conferenza dovrà, attraverso un dibattito sui contenuti della proposta, condurre ad una formulazione condivisa da tutti i consorziati su obiettivi e contenuti del PMM e linee guida per la sua redazione.

L'attuazione del suddetto programma consentirà all'Agenzia, ed a tutti gli Enti consorziati, di disporre di un quadro di riferimento e di un sistema di obiettivi coordinati e condivisi sull'intero ambito dell'Area Metropolitana Torinese, e della Provincia di Torino, sulla base dei quali costruire i vari scenari di Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana.

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). 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.

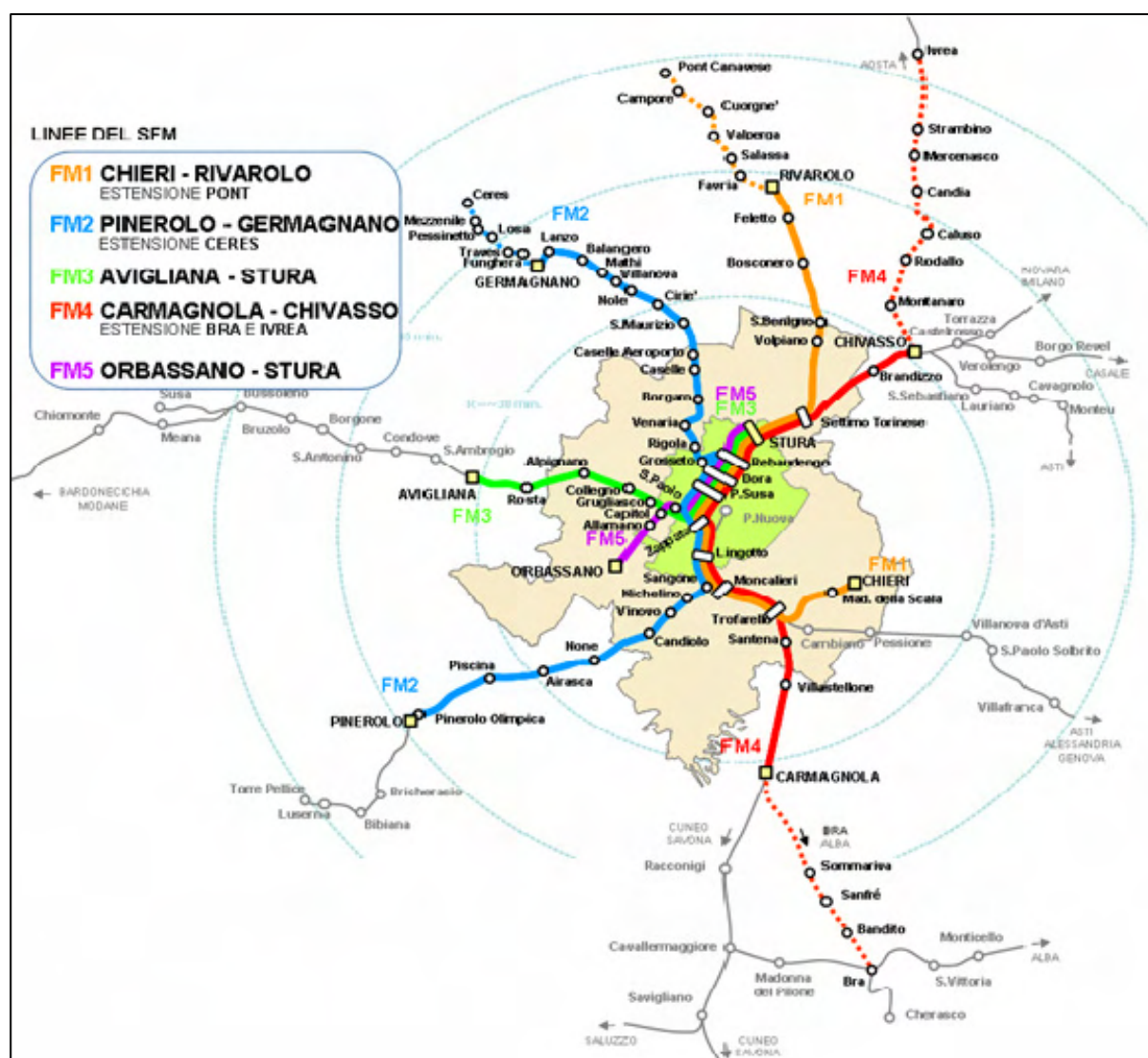


Figura 7 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Estensione territoriale

Il servizio previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;

- **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.

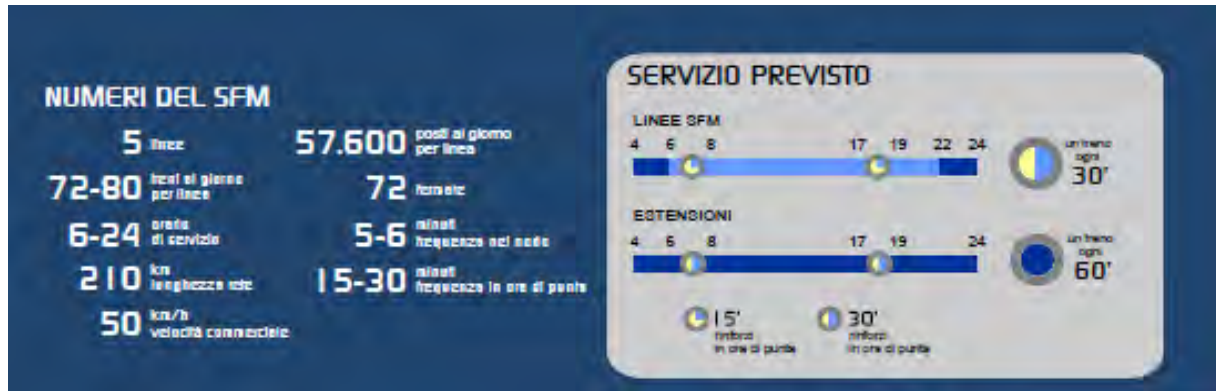


Figura 8 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Servizio previsto

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, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

L'avvio e lo sviluppo del SFM è condizionato dell'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

Per quanto riguarda lo scenario infrastrutturale, il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) è condizionato dalla realizzazione di una serie di interventi di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. È stato definito il quadro di tali interventi, ed è stato avviato un confronto con i diversi soggetti interessati alla loro realizzazione (Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni, RFI e GTT).

È in corso la progettazione delle seguenti opere:

- Raddoppio della linea Pinerolo-Sangone con interrimento della stazione di Nichelino,
- Raddoppio del tratto Settimo-Volpiano della linea Torino-Rivarolo
- Realizzazione interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto

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

- realizzazione interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto
- attrezzaggio nuova fermata Dora (in corso di realizzazione al rustico)
- attrezzaggio nuova fermata Zappata (già realizzata al rustico)
- realizzazione nuova linea FM5 (di cui è in corso di definizione il Protocollo di Intesa)

Lo studio del nodo di Torino effettuato dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio Torino-Lione e recepito negli accordi di Pracatinat del 28 giugno 2008 ha individuato come necessarie per superare le criticità del nodo di Torino le seguenti opere di completamento del Passante:

- quadruplicamento della tratta Stura-Settimo

- collegamento tra Porta Susa e Porta Nuova, che riduce le criticità nella circolazione ferroviaria a Bivio Crocetta

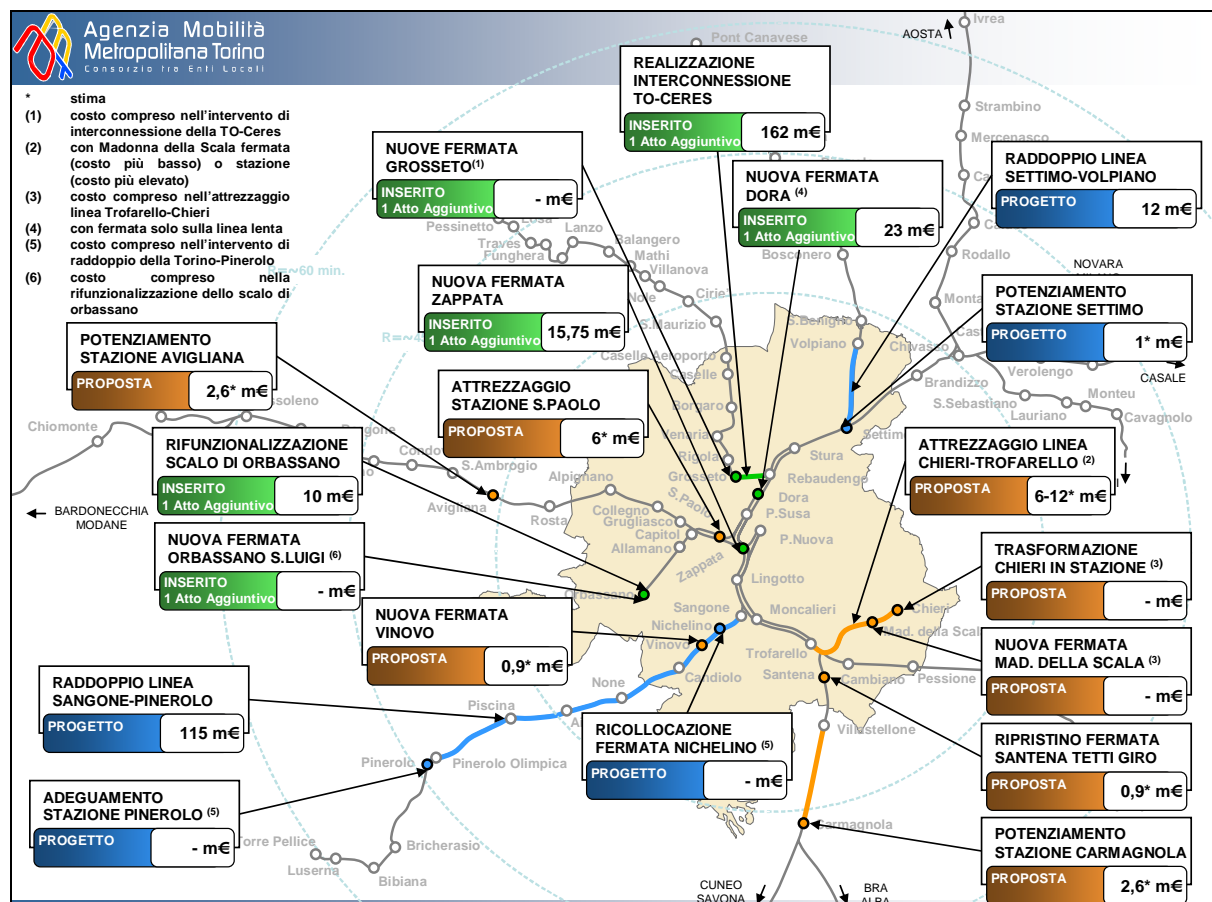


Figura 9 - SFM – Interventi infrastrutturali – Stato di avanzamento

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. Un primo finanziamento di 80 milioni di euro per l'acquisto del nuovo materiale rotabile è previsto dal 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte. L'entrata in servizio di nuovo materiale rotabile dipende dalla effettiva disponibilità delle risorse e dai tempi necessari per le procedure di gara e per la produzione.

Le modalità ed i tempi di avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano sono, quindi strettamente legati al reperimento delle risorse finanziarie ed al tempo necessario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e per l'acquisto del materiale rotabile. Ad esempio: la durata dei lavori dell'interconnessione Torino-Ceres e della nuova fermata Grosseto è pari 3 anni; senza il collegamento di corso Grosseto non sarà possibile realizzare e quindi completare la FM2 che consentirà di congiungere l'aeroporto con il centro città; senza l'attrezzaggio delle stazioni di Dora e Zappata non si ottiene un servizio completo nella città di Torino; senza i raddoppi previsti, il cadenzamento non potrà diventare uno standard per tutte le linee; senza l'acquisto del nuovo materiale rotabile non sarà possibile garantire la qualità progettata.

Ad oggi l'avanzamento dei lavori del passante lascia presupporre il completamento degli stessi entro il 2012 e pertanto non appare più possibile garantire la configurazione di avvio del SFM con le 5 linee, in coincidenza con l'apertura del Passante.

2.2.3. Linee di metropolitana

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

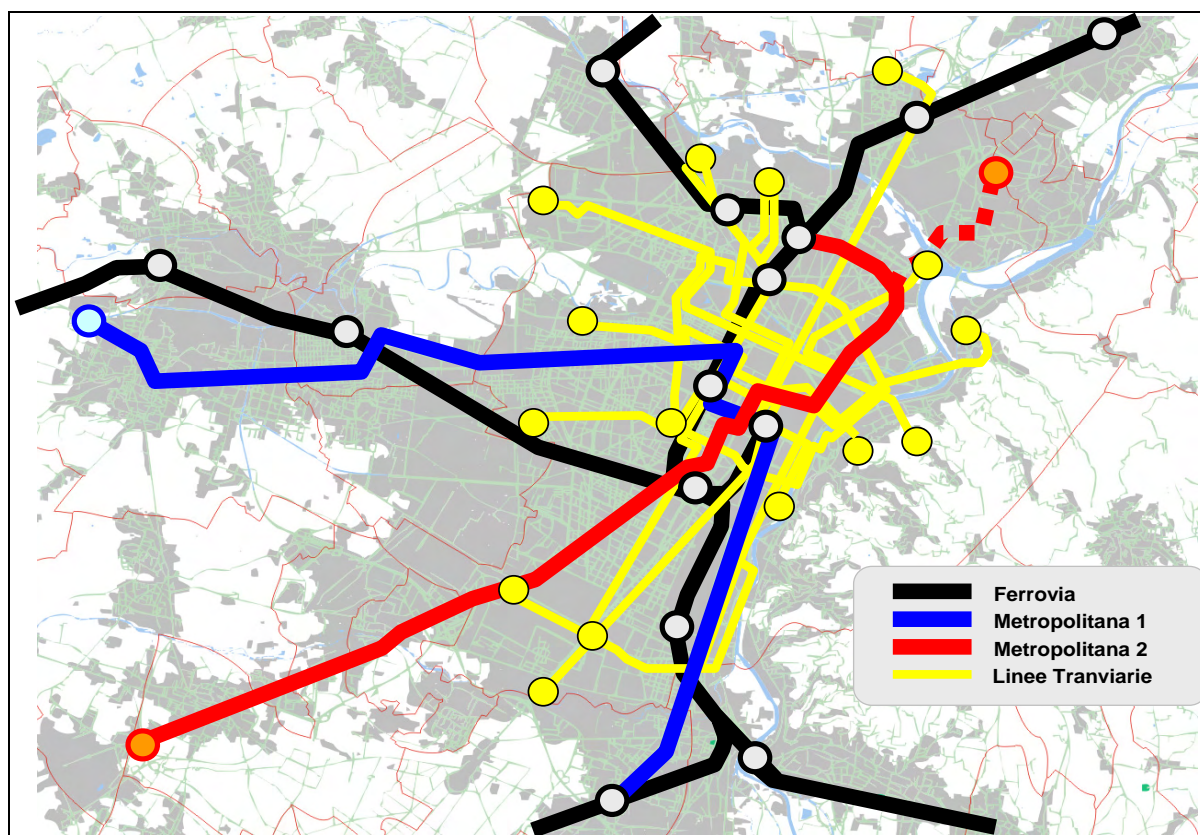


Figura 10 Tracciato della Linea 2 in relazione agli altri sistemi di trasporto

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, ha provveduto nel 2010 ad effettuare ed aggiornare 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.

Su richiesta della città di Torino l’Agenzia ha inoltre effettuato la valutazione di uno scenario intermedio con presenza della sola tratta Nord della linea 2 di Metropolitana da Rebaudengo/Pescarito a corso Vittorio Emanuele II / corso Re Umberto.

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

2.2.4. Sistema tranviario

Nell'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.

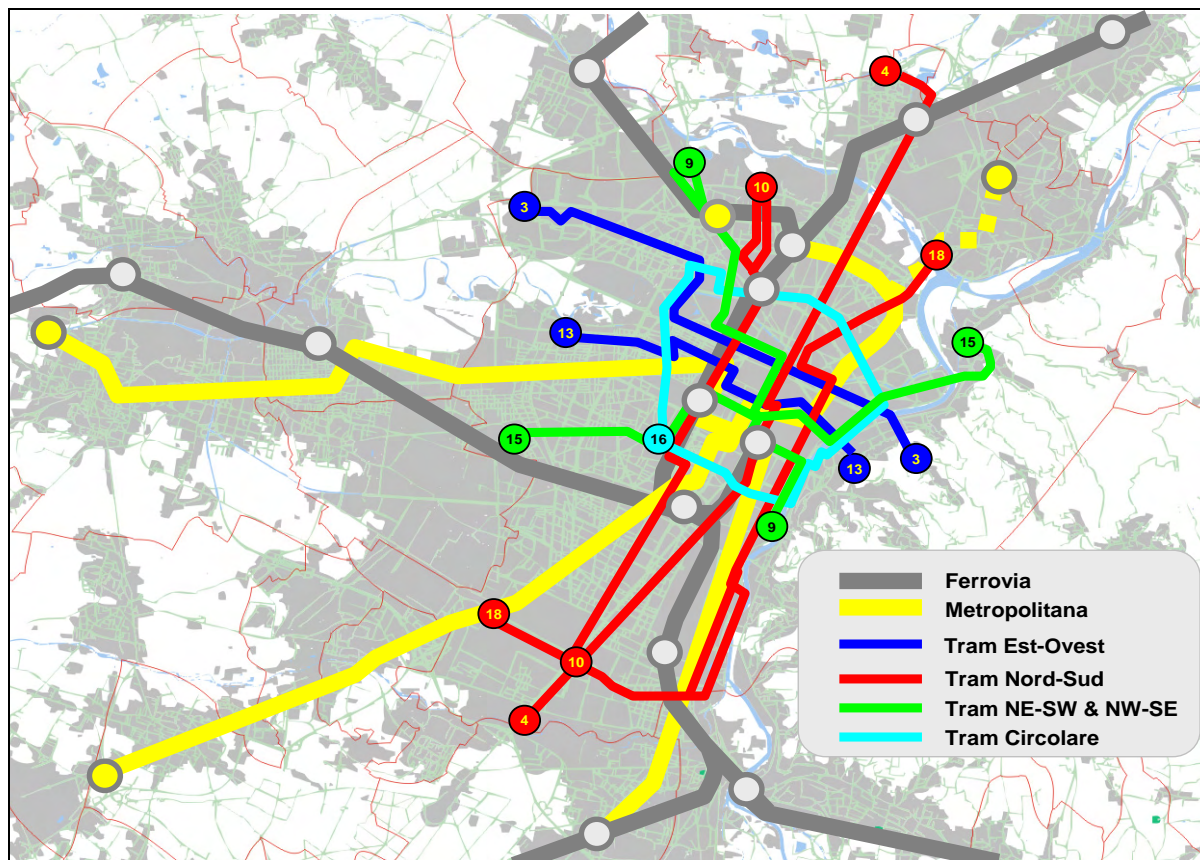


Figura 11 – Sistema tranviario

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 2011; 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. In questo schema particolare rilevanza assume Porta Susa, nuova stazione ferroviaria, di metropolitana e porta tranviaria.

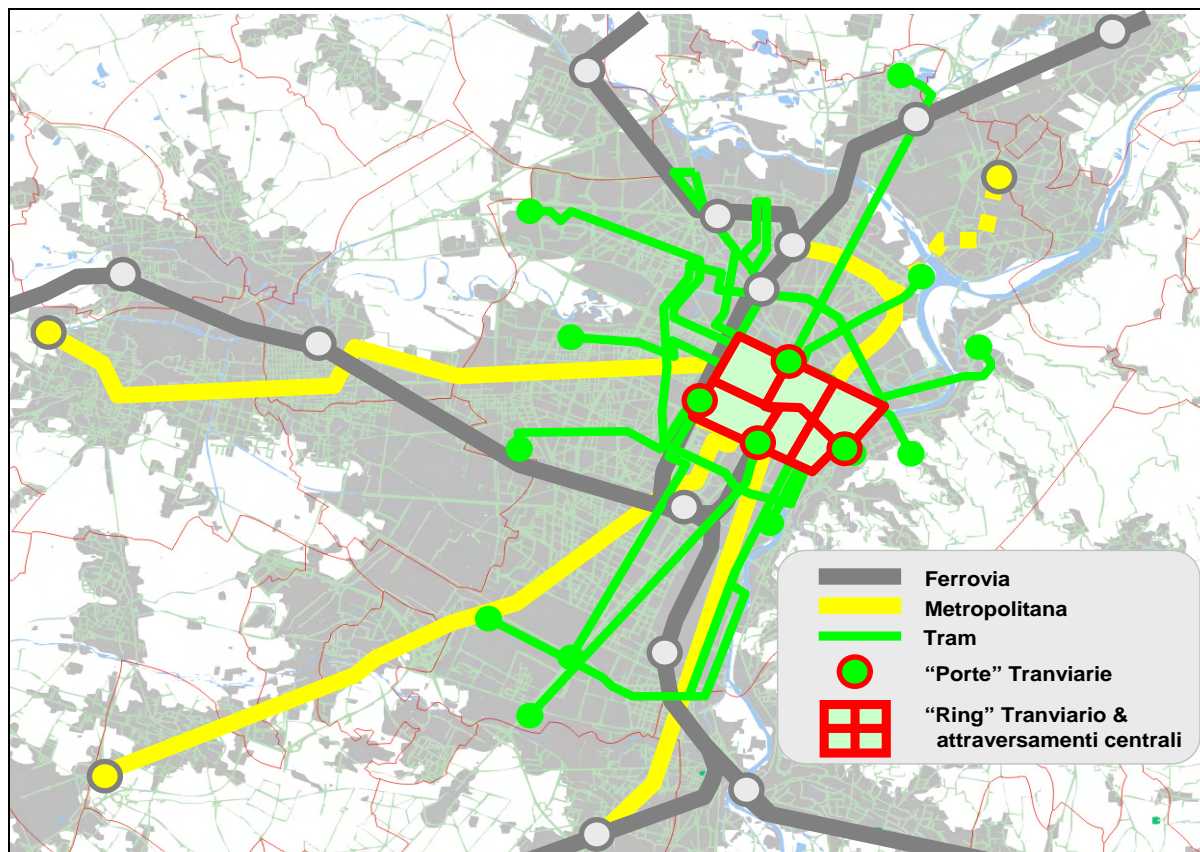


Figura 12 - Ring tranviario e porte

Il lavoro di riesame ha portato a definire alcuni criteri, mutuati da buone pratiche applicate in varie realtà Europee, per un eventuale ridisegno delle linee. I criteri sono fondati sulla realizzazione di ottimi punti di interscambio in termini di prossimità spaziale e temporale degli accessi ai vari servizi. I risultati ottenuti nelle realtà nelle quali questi criteri sono stati applicati sono stati altamente positivi.

Sulla base di questi criteri sono state quindi formulate ed analizzate alcune ipotesi di ridefinizione dei percorsi delle linee tranviarie. Le analisi quantitative mediante simulazione finora effettuate (ancora troppo poco affinate) non hanno finora consentito di evidenziare differenze decisive riguardo agli indicatori di efficacia e prestazioni tra quelle della rete tranviaria come prefigurata dagli studi pregressi e quelle della rete ridisegnata.

Il lavoro di riesame dovrà continuare nel 2011 analizzando, con la città di Torino e GTT i risultati del lavoro in sviluppo e le alternative prospettate.

Come già evidenziato nella RPP 2010-2012 si dovrà prevedere 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 più linee tranviarie per la nuova Stazione di Porta Susa

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Nell'orizzonte di lungo periodo le linee degli autobus metropolitani 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. Una particolare attenzione sarà posta agli interscambi presso le stazioni ferroviarie del SFM.

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

Nel 2011 dovrà essere approfondito questo tema ed affrontato il ridisegno di dettaglio della rete bus, funzionale al ridisegno della rete tranviaria. Nel medio periodo l'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano e l'estensione della metropolitana consentiranno un graduale ridisegno dei servizi di bus metropolitani in funzione di adduzione alle stazioni e di integrazione ai servizi su impianto fisso.

Il 2011 sarà l'anno in cui, coerentemente con quanto fatto per l'apertura del primo prolungamento della metropolitana, si svilupperà la riorganizzazione dei servizi per l'apertura della linea 1 della metropolitana a Lingotto Fiere.

Le valutazioni quantitative sviluppate nel 2010 hanno confermato la possibilità di effettuare, senza penalizzazioni apprezzabili per l'utenza, l'attestamento delle linee 1 e 35 a Bengasi e della linea 34 a Carducci.

2.2.6. Risultati attesi

Si conferma quanto riportato nella RPP 2010-2012 riguardo gli obiettivi di miglioramento del Sistema di Trasporto Pubblico Torinese.

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%).

Nella figura che segue 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.

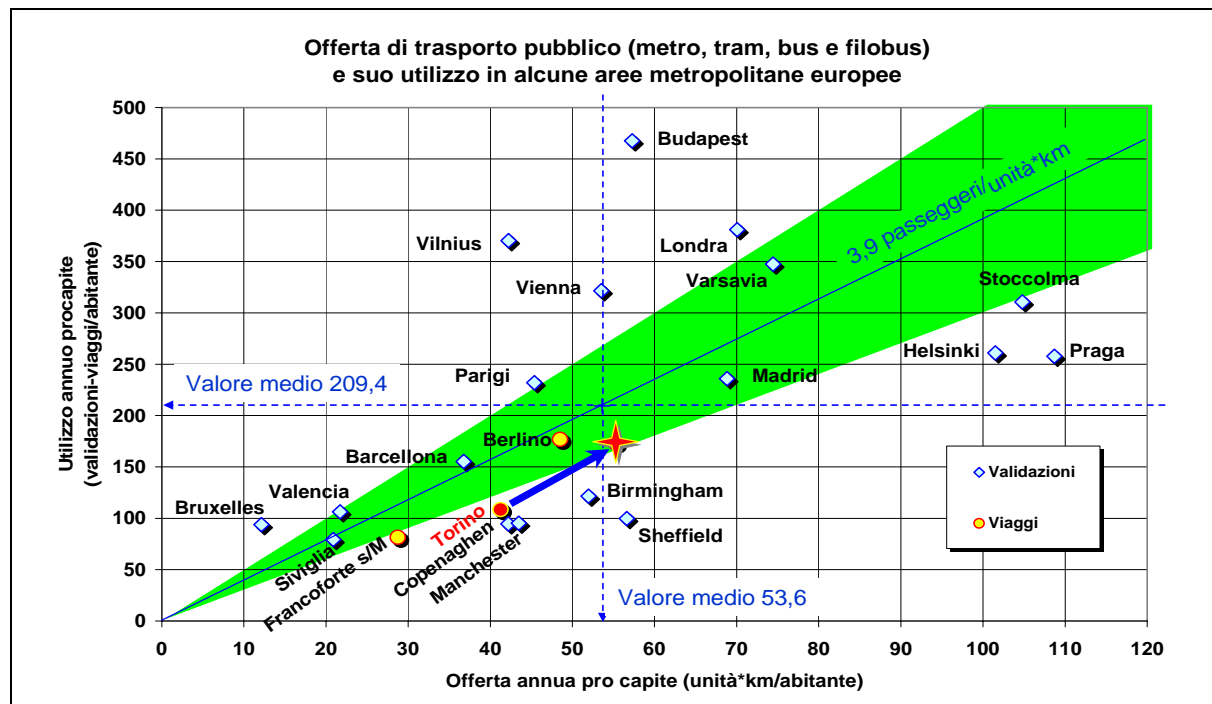


Figura 13 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

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 il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l'offerta, sia per quanto riguarda l'utilizzo, sia per quanto riguarda l'efficienza. Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

Anche in termini di ripartizione modale l'area metropolitana di Torino si colloca sotto la media delle realtà europee considerate.

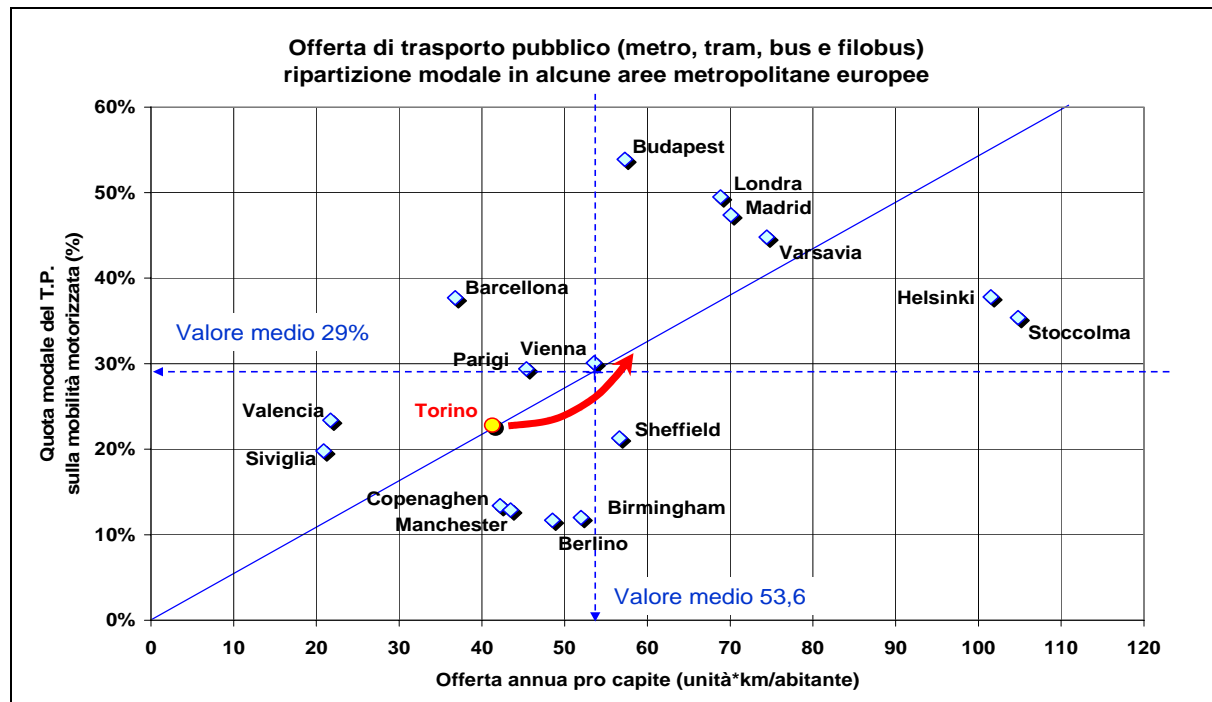


Figura 14 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

Anche questo indicatore, a seguito degli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo, si avvicinerà al valore medio 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 2011-2013

2.3.1. Dal programma triennale del TPL 2007-2009 al programma triennale 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:

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

2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana

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

SFM:

negli anni 2011-2013 sono previsti interventi di riorganizzazione dei servizi già rivolti all'attuazione del SFM;

2012 potenziamento Torino-Susa/Bardonecchia;

2013 avvio FM5 Orbassano-Porta Nuova/Stura ed avvio FM1 ed FM3.

La configurazione di avvio del SFM (avvio FM4, potenziamento FM5, avvio FM2) si potrà avere negli anni successivi.

Metropolitana:

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

2011 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

2011 ripristino impianto piazza Carducci con nuovo anello Carducci-Abegg-Genova-Carducci

2011 (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 interna³, per l'occasione esercita con vetture storiche

2011-2013 attivazione di priorità semaforica e separazione dal traffico secondo i progetti esistenti (PSM, PUT, Strategia di Sviluppo del Sistema Tranviario, PUMS) ed estensione del controllo delle corsie riservate con telecamere a bordo

2012 revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e della riorganizzazione dei servizi ferroviari in ottica SFM

Bus:

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

2011 istituzione di un collegamento bus Settembrini – Carducci (linea 18N o equivalente) con transito per Lingotto RFI e Lingotto Fiere

2011-2013 potenziamento selettivo (linee X), aumento copertura nella corona metropolitana (Grugliasco, Leinì, Settimo); estensione servizio serale notturno

2011-2013 coordinamento interscambio servizi automobilistici con servizi ferroviari

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.

2012 revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e della riorganizzazione dei servizi ferroviari in ottica SFM estesa a tutte le stazioni ferroviarie interessate dall'avvio del SFM.

2.3.3. Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012

Lo scenario 2011 presenta alcune incertezze circa l'effettiva disponibilità di risorse che la Regione Piemonte potrà destinare al Sistema dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Poiché la situazione non ha ancora elementi consolidati le indicazioni programmatiche sono state mantenute in linea con quanto indicato finora alla Regione per la programmazione triennale 2010 – 2012.

³ 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.

Le indicazioni definitive saranno delineate all'interno del percorso previsto dalla L.R. 1/2000 per la Programmazione Triennale dei servizi.

2.3.3.1. Contratti TPL bus e tram

Le attività previste per il prossimo anno prevede l'apertura della tratta Porta Nuova-Lingotto di Metropolitana, gli eventi connessi al 150° dell'Unità d'Italia e i continui interventi di riorganizzazione della rete per meglio adeguarla alle mutevoli esigenze della mobilità. A titolo indicativo e non esaustivo, si elencano i principali interventi dei quali si è tenuto conto nelle indicazioni fornite alla Regione per la programmazione dei servizi minimi per il periodo 2010 – 2012 (PTA 2010- 2012).

L'elenco seguente individua i servizi già attivati e che si intende consolidare all'interno della programmazione dei servizi minimi per l'area metropolitana.

- 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 2010 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 2010 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,25 Mln di Euro addendum incluso);
- Servizio Notturno "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 2010 rivalutati dello 0,75%, a circa 0,4 Mln di Euro addendum incluso);

L'elenco seguente individua i programmi e gli studi già effettuati per la revisione complessiva della rete dell'area metropolitana.

- Miglioramento/potenziamento servizi Linea 46 (o equivalente) a Leinì (progressivo trasferimento ISEF): produzione prevista circa 60.000 vett*km/anno (pari 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 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 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 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 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 (es. 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 a circa 0,15 Mln di Euro addendum incluso);

- 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 a circa 1,25 Mln di Euro addendum incluso).
- Miglioramento dei servizi urbani dei comuni di Settimo, Chieri e Moncalieri. 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.

Con riferimento alle celebrazioni per i 150 anni dall'unità d'Italia si intende avviare un intervento di particolare rilevanza introducendo una nuova linea tranviaria che per l'occasione sarà gestita con veicoli storici.

- Attivazione Linea tranviaria storica in Torino: produzione prevista 500.000 vett*km/anno (pari a circa 1,6 Mln di Euro addendum incluso);

A partire dal 2011, la 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 automobilistico e tranviario (ad esempio in adduzione alla metropolitana stessa).

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.

Tali valutazioni saranno effettuate nell'ambito del Programma Triennale 2010-2012 anche in funzione delle effettive risorse che saranno rese disponibili nell'Accordo di programma da stipulare con la Regione Piemonte.

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).

2.3.3.2. Contratti ferroviari

La programmazione del triennio 2010-2012 è riassunta nella tabella seguente nella quale si è riproposta l'attuazione degli interventi progettati ed ad oggi non ancora avviati.

La definizione delle produzioni si basa su stime previsionali da affinare in funzione della effettiva programmazione che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria riusciranno a realizzare.

La definizione degli importi si basa sulle seguenti considerazioni:

- le compensazioni sono calcolate a prezzi attuali, sono proporzionate alla variazione di produzione e sono comprensive degli oneri ex art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i.;

- non sono previsti adeguamenti inflattivi in quanto ad oggi non previsti nell'ambito dei trasferimenti Stato/Regione e Regione/Agenzia per il finanziamento del TPL ferroviario (contrariamente a quanto realizzato dalla Regione per il TPL su gomma);
- i valori non comprendono l'i.v.a.

Appare ragionevole procedere alla definizione delle partite economiche a prezzi costanti 2010 poiché lo Stato ha trasferito direttamente a Trenitalia maggiori risorse (a copertura dell'inflazione storica) per i servizi ferroviari regionali di trasporto pubblico; ovviamente restano da valutare, al momento dell'attuazione del servizio, le condizioni che regoleranno i contratti di servizio.

			ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA	SERVIZIO 2010	<i>tr X km</i>	2.525.000	2.525.000	2.525.000
		<i>euro</i>	23.350.000	23.350.000	23.350.000
	avvio Regionali Associati FM3 potenziamento linea Modane-Torino	<i>tr X km</i>		570.000	570.000
		<i>euro</i>		5.120.000	5.120.000
	avvio FM5 Orbassano - Porta Nuova/Stura	<i>tr X km</i>			218.000
		<i>euro</i>			1.950.000
	avvio FM3 Avigliana - Stura	<i>tr X km</i>			355.000
		<i>euro</i>			3.190.000
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZIO 2010	<i>tr X km</i>	1.100.000	1.100.000	695.000
		<i>euro</i>	20.340.000	20.340.000	16.310.000
	avvio FM1 Chieri - Rivarolo	<i>tr X km</i>			2.265.000
		<i>euro</i>			20.339.700
TOTALE	SERVIZIO 2010	<i>tr X km</i>	3.625.000	3.625.000	3.220.000
		<i>euro</i>	43.690.000	43.690.000	39.660.000
	incremento del servizio riferimento 2010	<i>tr X km</i>	0	570.000	3.408.000
		<i>euro</i>	0	5.120.000	30.599.700
	TOTALE	<i>tr X km</i>	3.625.000	4.195.000	6.628.000
		<i>euro</i>	43.690.000	48.810.000	70.259.700

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 nel presente Bilancio di Previsione 2011-2013 che è invece basato sulle risorse ad oggi definite.

Le indicazioni delle risorse necessarie non tengono pertanto conto di eventuali riduzioni che si dovessero rendere necessarie per gli effetti previsti dalla manovra Finanziaria dello Stato e relative incidenze sul Bilancio Regionale.

2.3.4. Servizio ferroviario metropolitano

2.3.4.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio

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

Le attività da continuare a tenere sotto controllo sono le seguenti:

- Evoluzione degli interventi indispensabili per l'avvio del SFM;
- Ricerca di nuovi scenari ed ipotesi di servizio realizzabili con le effettive disponibilità infrastrutturali, di materiale rotabile e di risorse economiche;
- Coinvolgimento di Enti, Istituzioni, Amministrazioni Locali e Comitati nelle ipotesi di esercizio.

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

- Mantenere 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.
- Mantenere 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.
- Continuare a 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.
- Aggiornare la nuova mappa delle polarità presenti nelle aree servite dal SFM in cui sono stati individuati per ciascuna linea, nelle aree esterne al Nodo di Torino, scuole secondarie, ospedali, ASL, e altri particolari attrattori di traffico.
- Aggiornare ed individuare, su ogni linea del SFM, ulteriori migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio.

La figura seguente riporta una delle mappe tematiche realizzate e che si continua a monitorare nell'ottica di realizzazione del SFM e del PMM.

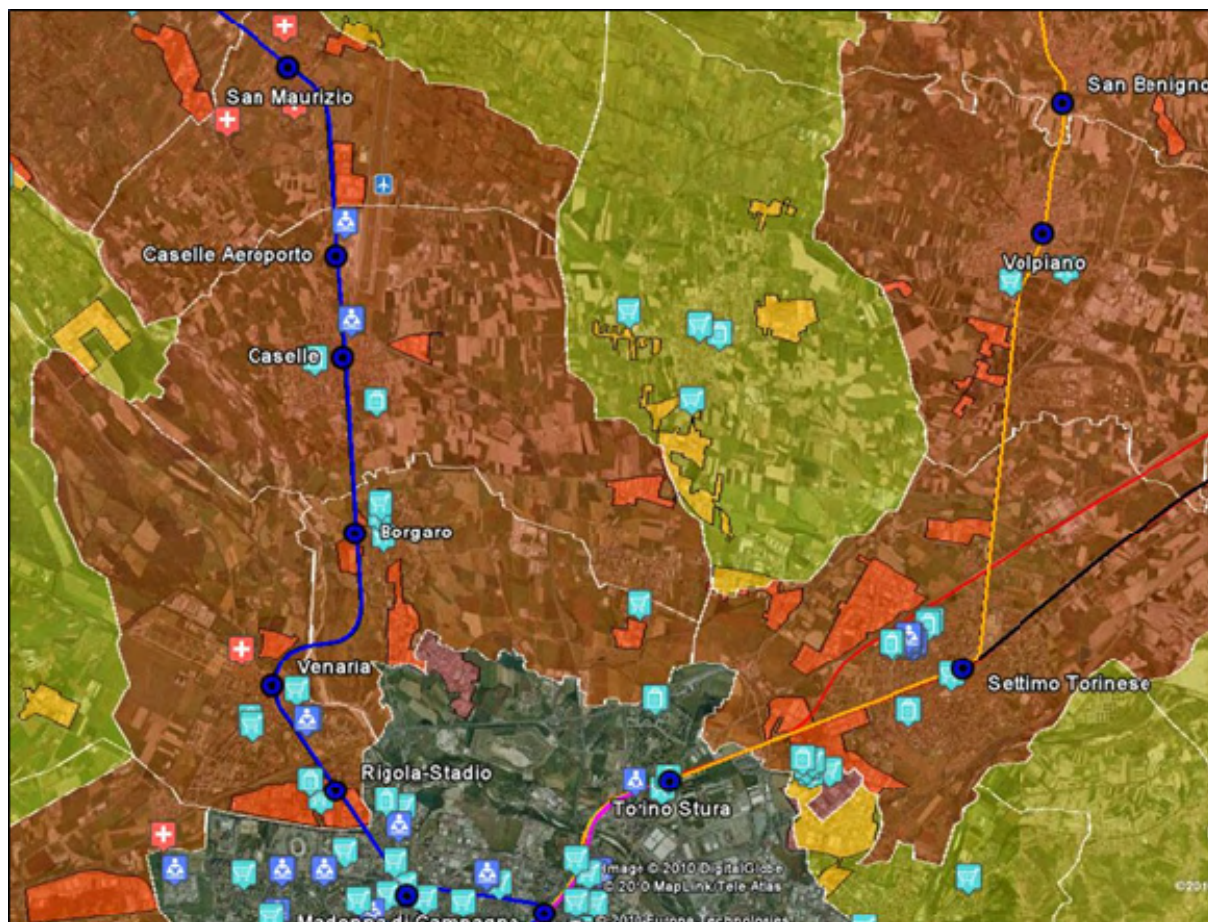


Figura 15 - Dettaglio della mappa delle polarità

Compatibilmente con l'evoluzione dello scenario infrastrutturale, della disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, delle risorse economiche, il servizio ferroviario su alcune linee potrà essere gradualmente riorganizzato e potenziato per evolvere verso il SFM.

Sulle varie linee ferroviarie, ma in particolare all'interno del Nodo di Torino, ad ogni cambio orario i treni regionali subiscono variazioni quasi sempre peggiorative rispetto all'orario precedente. In particolare si assiste ad un allungamento dei tempi di percorrenza, alla soppressione di alcune fermate e ad adeguamenti, per l'inserimento di altre categorie di treni, che invalidano l'utilità del treno stesso. Nel Nodo di Torino si è venuto a creare un orario che non rispetta nessuna regola di buona programmazione. Ne derivano servizi accomodati, mai stabili, definiti singolarmente, con tempi di percorrenza che sono molto dissimili tra di loro. Questo servizio, dal punto di vista contrattuale, aumenta la permanenza nel Nodo, riducendone la capacità e crea inefficienze gestionali, incremento dei costi di produzione, peggioramento della qualità del servizio.

La mancanza di pianificazione degli orari provoca una costante e progressiva diminuzione dei passeggeri trasportati. Una migliore programmazione dell'orario è l'elemento determinante per l'efficientamento organizzativo in termini di ottimizzazione delle risorse economiche, di personale, di materiale rotabile per le aziende nella gestione del servizio.

La riprogrammazione del servizio è indispensabile in vista della prossima apertura del passante ferroviario. Per questa scadenza è importante coordinare una strategia di programmazione del servizio regionale per non rischiare di avere una infrastruttura più efficiente ma un orario che non riesca a sfruttarla pienamente.

2.3.4.2. Linea FM4 (estensione Sistema Ferroviario Metropolitano a Bra)

L'Agenzia nel corso del 2010, come richiesto dalla Regione, ha coordinato e sviluppato le attività riguardanti l'estensione del SFM a Bra. Lo studio dovrà essere considerato come parte integrante della linea FM4 e dovrà tenere sotto controllo le attività e perseguire gli obiettivi del SFM.

La figura seguente illustra lo schema di progetto della stazione di Carmagnola con l'estensione del FM4 a Bra ed il coordinamento dei Regionali Associati direzione Torino PN, direzione Savona e direzione Cuneo.

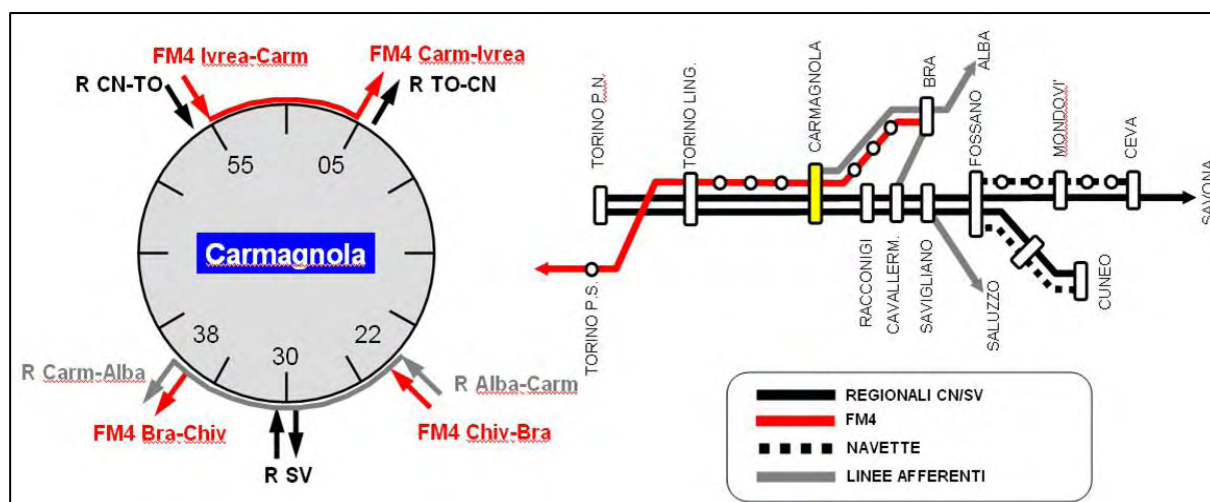


Figura 16 - Linea FM4 con estensione a Bra ed integrazione con i servizi regionali

2.3.4.3. Linea Modane-Torino – Potenziamento del servizio

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. L'attuazione è finora stata compromessa dall'assenza di materiale rotabile necessario all'incremento di produzione e dalla indefinita gestione contrattuale.

È necessario continuare a seguire il processo di sviluppo dell'orario cadenzato, per il quale esiste già la predisposizione delle tracce da parte di RFI, per la verifica di futura fattibilità, alla luce delle nuove specifiche e variazioni che potranno intervenire sulla linea e nel Nodo di Torino.

Di seguito si sintetizzano alcuni margini di miglioramento dell'offerta che l'Agenzia aveva già evidenziato nel dare a Trenitalia il benestare all'ufficializzazione della richiesta del sistema a RFI.

- Inserimento anche nella fascia manutentiva di due treni/ora per direzione che evita l'integrazione con i bus sostitutivi fra Susa e Bussoleno.
- Uniformità degli orari di passaggio in tutte le stazioni.
- Rimozione delle precedenze con i treni a lunga percorrenza e rimozioni degli scadenzamenti che da esse derivano.
- Inserimento di ulteriori rinforzi per possibile aumento della domanda con una 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.
- Prolungamento delle tracce fino a Modane che sarà ottenibile con la fine dei lavori nella galleria del Frejus e che permetterebbe l'abolizione delle corse bus sostitutive causa in questi ultimi anni di significative e continue problematiche.
- Riduzione dei tempi di percorrenza, in quanto 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.

L'evoluzione del processo deve essere tenuto sotto controllo congiuntamente con gli Enti Locali (Comunità Montana e Comuni), con gli altri soggetti interessati (pendolari, scuole, sindacati.....) e con la Provincia di Torino.

Si dovrà continuare con il programma di interventi sulle stazioni per avviare il miglioramento dell'informazione e la sicurezza presso le stazioni e fermate ferroviarie.

2.3.4.4. Linea Torre Pellice-Pinerolo

Nel quadro di sviluppo del SFM, l'Agenzia si è attivata per migliorare l'attuale servizio sulla linea Pinerolo-Torre Pellice. Ha condiviso con Trenitalia il progetto per l'incremento del servizio con l'inserimento di 34 treni/giorno, finalizzato dalla necessità per l'Azienda di utilizzare al meglio la coppia di materiale ed al conseguente raggiungimento degli obiettivi di ottimizzazione delle risorse. L'implementazione del servizio non è stata al momento realizzata per carenza di materiale rotabile disponibile da parte di Trenitalia e per mancato accordo sulla compensazione in assenza di nuovo contratto.

L'Agenzia ha richiesto a Trenitalia di valutare la possibilità di reperire il materiale rotabile per l'implementazione del servizio richiesto attraverso soluzioni alternative, come la collaborazione con altri operatori del settore, come attualmente avviene nella tratta Porta Susa-Chieri dove GTT esercisce il servizio sulla linea Torino-Chieri con propri mezzi e personale per conto di Trenitalia determinando un notevole incremento dell'offerta e la giusta risposta alle richieste dell'utenza.

Le trattative sono in corso ed occorre governare la sinergia che renderebbe possibile l'effettuazione dei servizi richiesti.

2.3.4.5. Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, da pianificare con la Regione e con la Provincia di Torino, deve promuovere l'integrazione tra servizi su ferro e su gomma e lo studio e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi e per l'avvio e lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Dalle prime analisi effettuate sui servizi esistenti, anche in coerenza con gli studi già descritti ai precedenti punti 2.3.4.3 e 2.3.4.4, nonché da varie ipotesi di lavoro, si è già riscontrato come possano essere utilmente ridisegnati molti dei servizi afferenti alle stazioni ferroviarie.

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

L'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando ad eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il miglioramento della comunicazione ed informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

2.3.5. Osservazione dei servizi

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

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

- proseguire col supporto tecnico al sistema di monitoraggio OTX, continuare a verificare gli indici di funzionamento del Sistema di Monitoraggio, procedere nell'avanzamento installazione sistema OTX, procedere nell'osservazione estesa all'intera flotta con la validazione dei percorsi linee TPL extraurbano in concessione all'Agenzia 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);
- estendere il servizio di monitoraggio automatico ai servizi ferroviari inseriti nel Contratto di Servizio con GTT;
- proseguire col valutare la fattibilità per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

2.3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Nel corso del 2010 è continuato il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la nuova banca dati denominata PIC-WEB. I report di puntualità ed affidabilità vengono aggiornati e pubblicati con cadenza mensile sul sito web dell'Agenzia.

L'attività dell'Agenzia ha portato nel corso del 2010 a predisporre una proposta progettuale di sistema di monitoraggio del servizio ed informazione all'utenza per GTT; la proposta è stata fatta propria da GTT che ha avviato le fasi di elaborazione di una capitolato prestazionale per definire congiuntamente le prestazioni del servizio e la fattibilità dell'intervento. Nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 22 ottobre 2010 si è proposto all'Assemblea il finanziamento di detto progetto da parte dell'Agenzia .

2.3.5.2. 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 2010 si è proseguita la ricezione 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 2011 si intende proseguire con il 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 anche al fine di avvalersi del collegamento al sistema SIS per l'osservazione del servizio urbano e suburbano GTT.

2.3.5.3. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l'intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di competenza di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli, ca. 200 dei quali utilizzati sui Servizi di competenza dell'Agenzia).

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.

Continuando l'attività per l'estensione ed il rafforzamento del Sistema OTX per il 2011 si intende: continuare col supporto tecnico al Sistema di monitoraggio OTX, seguire a verificare gli indici di disponibilità e di prestazioni del Sistema, esteso all'intera flotta, attraverso l'implementazione e l'utilizzo di un report periodico settimanale/mensile (denominato "Cruscotto OTX") in cui sono riassunti i parametri qualitativi-quantitativi monitorati da OTX per ciascuna Autolinea interessata, proseguire nello spostamento degli apparati dai mezzi che devono essere dismessi ai nuovi mezzi autorizzati.

2.3.6. 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 2010 si è proceduto ad indire una procedura per l'affidamento di una prima indagine pilota per il riparto degli introiti Formula, volta a verificare l'affidabilità delle indagini campionarie telefoniche come strumento per la ripartizione degli introiti tra i contratti di servizio in essere. Infatti, a differenza delle indagini Formula condotte in passato che

avevano lo scopo di pervenire a delle quote di ripartizione tra vettori aderenti alla convenzione Formula, le indagini future dovranno essere progettate e dimensionate per generare quote di riparto tra i contratti di servizio gomma e ferro in capo ai vari Enti locali, fatte salve delle quote fisse da riconoscere ai contratti che hanno in Formula un'offerta di servizio limitata (province piemontesi diverse da Torino) per i quali l'ampiezza del campione intervistato non sarebbe comunque in grado di dare informazioni attendibili sull'utilizzo dei servizi.

Parallelamente all'avvio di questa indagine pilota è stato istituito un tavolo di lavoro per l'adozione del BIM (Biglietto Integrato Metropolitano).

L'articolazione del BIM è quella delineata nel documento "Agenzia e Sistema tariffario Formula" che fornisce le indicazioni per la redazione dei capitolati di gara per i servizi di TPL della Regione Piemonte con riferimento ai servizi operanti nell'area di integrazione tariffaria. Tali indicazioni sono state recepite in tutti i capitolati di gara delle Province interessate. In particolare il BIM si configura come di un biglietto a tempo, articolato nelle tipologie sotto esposte:

Tipo di biglietto	Tempo di validità	Ipotesi di importo futuro (a biglietto)	Sostituisce i precedenti biglietti non integrati
BIM Formula 1 (1 zona)	60 minuti dalla convalida	Da definire	biglietto suburbano (1€) biglietto extraurbano 1-5 Km (1,10€) biglietto extraurbano 1 zona (1,10€)
Carnet da 10 BIM Formula 1	come sopra (per ogni singolo biglietto)	Da definire	carnet da 15 biglietti suburbani (0,90€ x 15)
BIM Formula 2 (2 zone)	70 minuti dalla convalida	Da definire	biglietto extraurbano 1-5 Km (1,10€) biglietto extraurbano 5-10 Km (1,40€) biglietto extraurbano 2 zone (1,40€)
BIM Formula 3 (3 zone)	90 minuti dalla convalida vale per una corsa in Metropolitana, nei 90' di validità	Da definire	biglietto urbano e suburbano (1,50€) biglietto extraurbano 5-10 Km (1,40€) biglietto extraurbano 10-15 Km (1,70€) biglietto extraurbano 3 zone (1,80€)
Carnet da 10 BIM Formula 3	come sopra (per ogni singolo biglietto)	Da definire	carnet da 15 biglietti urbani e suburbani (1,40€ x 15)
BIM Formula M (vale per tutta l'area costituita dalle zone U, A, B, F, L, O, R)	110 minuti dalla convalida vale per una corsa in Metropolitana, nei 110' di validità	Da definire	biglietto extraurbano 15-20 Km (2 €) biglietto extraurbano 20-25 Km (2,20 €) biglietto extraurbano 4 zone (2,10 €)

Il tavolo di lavoro per l'adozione del BIM si è riunito per la prima volta nel mese di settembre 2010 ed è previsto di proseguire i lavori nel corso del 2011 al fine di definire il percorso necessario alla istituzione del BIM, nonché l'introduzione di ulteriori tipologie tariffarie atte a risolvere alcune problematiche emerse all'interno dell'area metropolitana.

Si sono già valutate le opportunità di coordinamento con la futura implementazione del sistema di bigliettazione elettronica regionale BIP e sarà necessario lavorare per definire meglio l'introduzione del nuovo Biglietto integrato all'interno del Sistema.

2.4. Amministrazione del sistema di TPL

2.4.1. La gestione dei contratti

Le indicazioni delle risorse necessarie per la gestione dei Contratti di Servizio vigenti non tengono conto di eventuali riduzioni che si dovessero rendere necessarie per gli effetti previsti dalla manovra Finanziaria dello Stato e relative incidenze sul Bilancio Regionale.

2.4.1.1. Contratti ferroviari

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

Il Programma Triennale 2011-2013 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.

Per l'anno 2011 si conferma sostanzialmente il complesso dei servizi ferroviari del 2010 e le relative risorse. In sintesi il quadro dei finanziamenti per i contratti di servizio ferroviario è il seguente:

Trenitalia	25.638.121
GTT	22.993.402
Totale	48.631.523

Le somme sopra indicate comprendono l'iva, gli oneri ex art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i. e le agevolazioni tariffarie; per quanto riguarda il contratto GTT sono incluse le somme definite "addendum" e gli adeguamenti previsti dall'art. 5 co 8 del vigente contratto di servizio.

2.4.1.2. Contratti gomma

Nell'ipotesi di risorse regionali e (ove del caso) comunali stabili rispetto a quelle stanziare nel 2010 (fatto salvo l'adeguamento al 50% dell'indice ISTAT previsto per il 2011, stimato pari all'1,5%) e di un Programma di Esercizio analogo a quello attuale, la disponibilità economica (e, conseguentemente, la produzione attesa nel 2011) per ognuno dei Contratti di Servizio TPL su gomma e tram attualmente conferiti all'Agenzia è riportata nella tabella che segue.

I valori indicati sono comprensivi (relativamente ai Contratti relativi ai Comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese) della quota di risorse a carico dei rispettivi Bilanci comunali oltre che (per il Contratto relativo al Comune di Torino) delle risorse precedentemente liquidate alla Società GTT direttamente dai Comuni dell'Area Metropolitana con i quali è stato sottoscritto uno specifico Protocollo d'intesa per il loro trasferimento all'Agenzia.

Non sono comprese le risorse 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.) o urbani (es. NightBuster estivo, etc.).

	produzione attesa (veic-km)	corrispettivi previsti
Contratto Torino	55.600.000,00	147.235.043,53
Contratto Extraurbano	4.500.000,00	5.189.023,27
Contratto Chieri	186.000,00	489.440,00
Contratto Moncalieri	794.000,00	2.709.507,74
Contratto Settimo	245.000,00	457.720,77

L'importo di € 147.235.043,53 di cui alla voce "Contratto Torino" della tabella precedente è comprensivo anche delle quote di finanziamento dei Comuni dell'Area Metropolitana. Dette somme, precedentemente liquidate direttamente dai Comuni a GTT, vengono trasferite a seguito di specifici Accordi di programma all'Agenzia che le include nelle compensazioni economiche del Contratto di Torino.

Comune	Accordo di Programma	Importo (IVA esclusa)
Grugliasco	27/07/2009	369.735,88
Nichelino	24/03/2009	486.385,76
Orbassano	19/07/2010	81.848,21
Pianezza	29/01/2010	30.451,69
Rivoli	30/07/2010	305.809,81
San Mauro Torinese	26/11/2009	18.739,28
Venaria Reale	30/07/2010	192.227,45
TOTALE		1.485.198,08

Detta tabella non comprende la quota a carico del Comune di Collegno con il quale l'AdP non è stato ancora formalmente sottoscritto (per un importo di € 413.900,76 comprensivi anche del finanziamento per il commægamento Fermi – IKEA, vedere tabella al § 0).

Alle risorse sopra stimate vanno aggiunte 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 2011 in circa 25,8 Mln di Euro e così suddivisibili tra i vari Contratti delegati:

	"addendum" 2011
Urbano e suburbano Torino	24.444.751,66
Extraurbano	1.092.498,77
Urbano Chieri	33.124,77
Urbano Moncalieri (1)	168.069,54
Urbano Settimo	53.327,34
Totale	25.791.772,08

Gli importi non comprendono le risorse necessarie alla compensazione delle agevolazioni tariffarie e la quota iva.

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 e gli orari integrati ferrovia e linea automobilistica predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori sulle stesse relazioni.

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

Nel Triennio 2010-2012 si proseguirà con attività analoghe focalizzando l'attenzione sulle iniziative che propongono l'integrazione fra i servizi ferroviari ed automobilistici e a forme di co-modalità con mezzi non motorizzati.

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 2011, in previsione dell'apertura

al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto, l’Agenzia continuerà 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 materiale rotabile ed infrastrutture

L’Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

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

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l’insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale di Agenzia 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 e delle stazioni ferroviarie;
- 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.
- Predisporre un adeguato piano di acquisizione del materiale rotabile necessario all’effettuazione del SFM

2.5.3. Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi

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

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

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

Inoltre l’Agenzia ha sollecitato GTT ad avviare alcune sperimentazioni sui sistemi tecnologici di monitoraggio delle frequentazioni di autobus e tram. GTT a tal fine ha individuato alcune imprese fornitrici di impianti tecnologicamente avanzati che sta sperimentando sulla propria flotta. L’intento è quello, da un lato di verificare la frequentazione dei servizi, dall’altro, in vista dell’introduzione del sistema di bigliettazione elettronica, di verificare costantemente eventuali linee o fasce orarie in cui si noti uno scostamento significativo tra oblitterazioni a

bordo dei mezzi e numero di passeggeri presenti. In questa maniera si potrà avere un costante monitoraggio quantificando con ragionevole precisione la percentuale di non paganti a bordo sull'intera rete nonché far programmare all'azienda specifiche iniziative di repressione mirate sulle fasce orarie e sui servizi dove il tasso di evasione rilevato appare particolarmente alto.

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 2010 ha previsto l'adozione e la messa in produzione 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 utilizzato Zope/Plone come sistema evoluto per la gestione dei contenuti sul web. Nel corso del 2011 si continueranno le attività di migrazione alla nuova piattaforma Plone dei contenuti già presenti sul web al sito 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 e secondo i criteri e gli indirizzi formulati con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 18 del 24/09/2010.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 267.718.148,00.

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 € 264.597.748,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 264.688.148,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 90.400,00 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

4.1.1. Criteri generali

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

Estensione

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.

Si è ritenuto d ipotizzare, fino a nuova specifica indicazione della Regione Piemonte, che i fondi regionali per il finanziamento dei servizi minimi del 2011 siano pari a quelli dell'anno 2010 incrementati del 50% dell'inflazione programmata⁴. 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.

Servizi ferroviari nell'area metropolitana

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*

⁴ Punto 1 della deliberazione CdA n. 18 del 24/09/2010

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.

Per quanto riguarda il Contratto di Servizio con GTT, che prevede anche la manutenzione della infrastruttura ferroviaria, si sono prese in considerazione le maggiori risorse assegnate dalla Regione relativamente alle esigenze manifestate da GTT, nonché le maggiori risorse necessarie all’adeguamento del contratto ai sensi dell’art. 5 co. 8 (canone infrastruttura per servizi esercitati su rete RFI).

Si è ritenuto d ipotizzare, fino a nuova specifica indicazione della Regione Piemonte, che i fondi regionali per il finanziamento dei servizi minimi del 2011 siano pari a quelli dell’anno 2010.

* * * * *

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.

4.1.2. 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 :
€263.343.730,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo Stato dell’IVA pagata sui contratti di servizio TPL:
€9.884.365,00

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 30 settembre 2009 pubblicato sulla G.U. del 06 novembre 2009 che determina, per l’anno 2008, nella misura del 44,72% la quota di compartecipazione regionale all’IVA stabilita dall’art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2000/597/CE, Euratom del Consiglio del 29 settembre 2000, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 5% dell’IVA dall’anno 2004 in poi;
- l’art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita “*..omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l’applicazione dell’art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell’anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell’anno successivo in*

misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omississ.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 eB1, ed il contributo erogato con la prima rata.”

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

	Imponibili tpl	imp.agev.tarif.	imp.ccnl	addendum	totale imp.
Contratto ex C.Torino	145.489.399,61	1.936.654,96	3.363.700,95	24.444.751,66	175.234.507,18
Contratto ex C. Moncalieri	2.709.507,74	0,00	27.895,69	168.069,54	2.905.472,97
contratto ex C. Settimo	457.720,77	0,00	372,84	53.327,34	511.420,95
contratto ex C. Chieri	489.440,00	0,00	5.197,35	33.124,77	527.762,12
contratto ex Prov. Torino	5.198.090,01	0,00	123.521,00	1.092.498,77	6.414.109,79
contratto Comuni	1.881.772,62	0,00	0,00	0,00	1.881.772,62
Promoz.TPL – Servizi speriment.	569.996,00	0,00	0,00	0,00	569.996,00
Agevolazioni tariffarie Forze Ord.		171.213,03			171.213,03
contratto ferrovie GTT					0,00
contratto Trenitalia					0,00
Totale	156.795.926,75	2.107.867,99	3.520.687,83		188.216.254,65
Iva 10%					18.821.625,47
Regione					8.937.260,64
<i>Regolariz.Iva anni prec.</i>					105.103,00
					9.042.363,64
Stato					9.884.364,83

Suddivisione IVA in base al disposto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri

carico regione 44,72 % sul 95% dell'importo IVA + quota UE 5%

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione: € 4.472.970,00

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 s.m.i. 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:
€ 244.605.204,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio : € 9.042.363,64
b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L. : € 235.562.840,57

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 esposta nella tabella precedente.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Trasferimenti Regionali per servizio TPL		
SERVIZI FERROVIARI		
da Regione Piemonte		Modalità di determinazione
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	2.006.280,85	Compreso adeguamento compensaz. Ex. Art. 5 co 8 CdS per utilizzo infrastruttura,
agevol.tariffarie portatori di handicap	171.975,17	<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	4.345.251,38	IVA10% su euro 18.369.338,99 su contratto GTT e su euro 22.882.841,00 Trenitalia, su addendum € 2.006.280,85, su € (18.181,82+3.818,18+77,74) agevolaz.Tarif. F.ordine + € 171.975,17 Agev. Hand.
finanziamento Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	833.757,91	Finanziamento su contratto GTT ferrovie e Trenitalia
trasferimenti agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	22.077,74	Punto 20.7 Accordo di programma -
SERVIZI AUTOMOBILISTICI		
Risorse per TPL	157.237.297,01	Punto 13.1 Accordo di programma
50% inflazione programmata (1,5 %) D.P.E.F. 2010/2013	1.179.279,73	Punto 13.1 Accordo di programma
Addendum con rivalutazione 50% inflazione programmata	26.259.868,32	Addendum Accordo di programma del 24/11/2008
trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap	2.083.659,45	Punto 17.2 Accordo di programma Torino € 1.936.654,96 - Moncalieri € 20.494,09 - Chieri € 6.831,81 - Settimo € 10.247,05 - Provincia Torino € 109.431,54
Agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	171.213,03	Punto 17.2 Accordo di programma
Totale trasferimenti regionali per servizio TPL	235.562.840,57	

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 .

Terminato il periodo di verifica da parte dello Stato della gestione economica delle Imprese di trasporto per le ferrovie *ex-concesse* (sulla base delle risultanze del Comitato di monitoraggio ex art. 8 del D.Lgs. 422/1997), a far data dal 2008, per dare copertura ad ogni maggiore esigenza di GTT rispetto ai trasferimenti stabiliti dal Contratto, la Regione ha impegnato a favore dell'Agenzia un *addendum* di ulteriori risorse pari ad € 1.386.938,67 (al lordo dell'IVA e degli oneri di cui alla L.R. 1/2000 e s.m.i.).

Inoltre, per adeguare la compensazione economica a favore di GTT ai sensi dell'art. 5, co. 8 del Contratto (utilizzo dell'Infrastruttura ferroviaria di R.F.I. nella tratta Settimo – Torino Porta Susa), sono previste ulteriori risorse pari ad € 856.083,67 (al lordo dell'IVA e degli oneri di cui alla L.R. 1/2000 e s.m.i.) di cui la Regione ha dichiarato di farsi carico, ancorché non ancora trasferite all'Agenzia.

La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/2000, trasferisce all'Agenzia destinandole a GTT le seguenti risorse per agevolazioni tariffarie:

- € 24.285,50 per l'accesso ai servizi ferroviari delle Forze dell'Ordine;
- € 189.172,69 per l'accesso ai servizi ferroviari delle persone con mobilità ridotta.

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 € 4.345.251,38.
3. La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 833.757,91 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 € 157.237.297,01 come risulta dalla Determinazione dirigenziale della Regione Piemonte n. 96 del 22 marzo 2010 attuativa della DGR 25 gennaio 2010 n. 51-13136.
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 € 1.179.279,73 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 € 158.416.576,74.

6. 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. 210 del 01 settembre 2010, in attuazione della DGR del 02 agosto 2010 n. 59-471, ha previsto trasferimenti a favore dell'Agenzia pari a € 2.254.872,48. Tale importo è stato dal ns. Ente così distribuito:

Contratto		Agevolazioni portatori di handicap
Comune di Torino	€	1.936.654,96
Comune di Chieri	€	6.831,81
Comune di Moncalieri	€	20.494,09
Comune di Settimo Torinese	€	10.247,05
Servizi extraurbani	€	109.431,54

Contratto		Agevolazioni forze dell'ordine
Comune di Torino	€	159.133,76
Comune di Chieri	€	561,37
Comune di Moncalieri	€	1.683,99
Comune di Settimo Torinese	€	841,99
Servizi extraurbani	€	8.991,92

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi TPL : € 4.359.890,00
 Contributi e trasferimenti correnti da comuni non consorziati per i servizi TPL : € 20.301,00
 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 susedposti, anche da contributi integrativi comunali nel modo evidenziato nella sottoriportata tabella.

Analisi delle entrate esposte nella tabella seguente:

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, Grugliasco, San Mauro, Orbassano, Rivoli, Venaria e Comune di Pianezza. Per i Comuni di Collegno 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 e definiti, sia per quelli ancora in corso di definizione si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme comunque già quantificate.

Contratti	Servizio	Importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune Moncalieri (consorziato)	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma	1.719.406,48	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 2.709.507,74 - contributi regionali € <u>990.101,26</u>
	Anticipazione Iva	290.547,30		Iva 10% su € 2.709.507,74 contratto TPL oltre € 168.069,95 per addendum ed € 27.895,69 per ex oneri CCNL
	finanziamento Agenzia ex art. 26 c .3 bis LR 1/2000	20.847,07		1,8 % su € 1.158.170,80
Comune Settimo T.se (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	197.752,02	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 457.720,77 -contributi regionali € <u>259.968,75</u>
	anticipazione IVA	51.142,09		Iva 10% su € 457.720,77 contratto TPL oltre € 53.327,34 per addendum ed € 372,84 ex oneri CCNL
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	5.639,33		1,8 % su € 313.296,09
Comune Chieri (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	140.916,67	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 489.440,00 Variazione PEA € 7.948,04 contributi regionali € <u>356.471,37</u>
	anticipazione IVA	53.571,02		Iva 10% su € 497.388,04 servizi TPL oltre € 33.124,77 per addendum ed € 5.197,35 ex oneri CCNL
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	7.012,73		1,8 % su € 389.599,14
Comune di Nichelino (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	486.385,76	A.d.P 24/03/2009	Corrispettivo
Comune di Grugliasco (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	369.735,87	A.d.P 24/07/2009	Corrispettivo
Comune di Collegno (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	376.273,42	Bozza Accordo di Programma + DD 177 del 03/05/2010	Corrispettivo
	anticipazione IVA	11.582,75		Iva 10% su quota già definita
Comune di San Mauro (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	18.739,28	A.d.P 26/11/2009	
Comune di Rivoli (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	305.809,81	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Comune di Orbassano (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	81.848,21	A.d.P 19/07/2010	Corrispettivo
Comune di Pianezza (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	30.451,69	A.d.P 29/01/2010	Corrispettivo
Comune di Venaria (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	192.227,45	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Comuni Val Ceronda (non consorziati)	Concorso per servizio TPL gomma	20.301,13		Corrispettivo
Totale trasferimenti da Comuni (consorziati e non)		4.380.190,08		

4.1.3. Analisi per titoli - Titolo III**Entrate extratributarie : €171.000,00**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°	Proventi di servizi pubblici Sono state previste sanzioni per violazioni contratto di servizi TPL.	€ 20.000,00
Categoria 3°	Interessi attivi su giacenze di cassa Sono prudenzialmente previsti nella misura pari a quella che si stima verrà realizzata nel 2010.	€ 150.000,00
Categoria 5°:	Proventi diversi	€ 1.000,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a €263.514.730,00**4.1.4. Analisi per titoli - 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 2011 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 2011 sono:

TITOLO I: € 263.424.230,00

TITOLO II: € 90.500,00

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 € 90.500,00 destinata al finanziamento delle spese in conto capitale.

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

4.2.1. Analisi per titoli - Titolo I

Spese correnti: **€263.424.230,00**

Funzione 01: Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:
€ 1.297.849,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	158.300,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	5.000,00
Prestazioni di servizi	€	211.162,00
Imposte e tasse	€	82.400,00
Fondo di riserva	€	840.987,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 211.162,00, sono comprese le spese per gli "Organi istituzionali" ridotte secondo il disposto dell'art. 6 c. 3 della Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 e non sono state previste spese per "Consulenze, incarichi e collaborazioni" in quanto oggetto di riduzione a seguito dell'entrata in vigore della medesima legge. (*limite massimo: 20% della spesa 2009*).

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : €262.126.381,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	1.218.900,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	56.200,00
Prestazioni di servizi	€	255.515.681,00
Utilizzo di beni di terzi	€	181.000,00
Trasferimenti	€	5.072.000,00
Imposte e tasse	€	82.600,00

Tra gli acquisti di beni di consumo e/o materie prime non sono state previste spese per convegni, eventi e di rappresentanza in quanto tale voce è interessata dalle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa 2009 già inserite come prestazioni di servizi per € 229,00*).

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 255.515.681,00, rientrano sia le previsioni di spesa pari ad € 16.800,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" sia le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 229,00.

Entrambe le voci sono interessate dalle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa 2009*)

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

Spese per il personale: € 1.377.200,00

È stata prevista la copertura della spesa per il personale attualmente in servizio.

In base al disposto dell'art. 9 della Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, non sono stati previsti aumenti contrattuali per gli anni 2011-2013 ad esclusione dell'indennità di vacanza contrattuale di cui all'art. 2, comma 35 della legge finanziaria 2009, che ne ha reso obbligatoria la corresponsione, e alla luce delle ultime disposizioni normative recate dal decreto legislativo n. 150/2009 che hanno previsto analoghe misure di tutela retributiva nei confronti dei dipendenti pubblici in caso di ritardo nella stipula dei contratti collettivi di lavoro.

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: € 61.200,00

Trattasi indicativamente di spese relative a:

- per acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo	€ 25.400,00
- per acquisto con il fondo economale	€ 5.000,00
- per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie	€ 7.650,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€ 5.000,00
- per acquisto materiale di consumo vario, carburante,	
- per manutenzione	€ 7.950,00
- per acquisti per area pianificazione e controllo	€ 10.200,00

Per acquisto di beni per convegni, eventi e spese di rappresentanza non è stata prevista alcuna somma poiché tale voce è interessata dalle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa 2009 già inserite nell'intervento "Prestazioni di servizi" per € 229,00*)

Prestazioni di servizi : € 255.726.843,00

- a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro € 254.835.700,00
 b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia € 891.143,00

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:

Contratti TPL gomma			
- Comune di Torino	TPL urbano, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie	€	165.868.731,07
- Provincia di Torino	TPL extraurbano, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie	€	5.853.762,11
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, ex oneri CCNL	€	3.011.143,77
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano, ex oneri CCNL	€	503.902,97
- Comune di Chieri	TPL urbano, ex oneri CCNL.	€	544.101,09
- Comune di Nichelino	Servizio TPL	€	535.024,34
- Comune di Grugliasco	Servizio TPL	€	406.709,46
- Comune di Collegno	Servizio TPL	€	413.900,76
- Comune di San Mauro	Servizio TPL	€	20.613,21
- Comune di Orbassano	Servizio TPL	€	90.033,03
- Comune di Pianezza	Servizio TPL	€	33.496,86
- Comune di Rivoli	Servizio TPL	€	336.390,79
- Comune di Venaria	Servizio TPL	€	211.450,20
- Comuni Val Ceronda	Servizio TPL	€	22.331,24
- Agevolazioni tariffarie	Forze dell'Ordine	€	188.334,33
- Addendum Accordo di Programma		€	28.370.949,29
- Servizi sperimentali e straordinari del TPL	Servizio TPL	€	627.000,00
TPL Ferroviario			
- Contratto Trenitalia Spa	Servizio TPL	€	25.171.125,10
- Contratto GTT Spa	Servizio TPL	€	20.206.272,89
- Addendum e Adeg. Art. 5 co. 8 Contr. di Servizio		€	2.206.907,00
- Integrativo Agevolaz.tariffarie	Disabili e Forze dell'Ordine	€	213.458,19

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

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali € 182.862,00
 - per servizi nel campo legale € 10.000,00
 - per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo € 447.100,00
 - formazione del personale € 6.852,00
 - per le spese generali di funzionamento, manutenzioni, servizi di pulizia e guardiana, spese telefonia, assicurazioni, spese accessorie del personale, ecc, € 189.000,00
 - prestazioni di servizi – area istituzionale € 27.300,00
 - acquisti di servizi con fondo economale € 10.000,00

- consulenze, incarichi, collaborazioni	€	16.800,00
- convegni, eventi, spese di rappresentanza	€	229,00
- rimborsi a enti e privati	€	1.000,00

Per le voci "Convegni, eventi e spese di rappresentanza" e "Consulenze, incarichi, collaborazioni" si è tenuto conto delle riduzioni previste dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 20% della spesa 2009*).

Per le previsioni relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" si rimanda a quanto illustrato all'apposito paragrafo della presente relazione.

Inoltre si è tenuto conto dell'obbligo di riduzione stabilito dalla sopraccitata Legge n. 122/2010 in materia di spese di missione, pari al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009.

Utilizzo di beni di terzi : € 181.000,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utenze	€	162.442,00
- per noleggio vetture	€	8.318,00
- per noleggio centro stampa	€	6.090,00
- per noleggio telefoni mobili	€	1.000,00
- per licenze e varie	€	3.150,00

Per quel che riguarda le spese di noleggio ed esercizio delle autovetture si è tenuto conto di quanto stabilito con Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010.

Per utilizzo di beni per convegni, eventi e spese di rappresentanza non è stata prevista alcuna somma poiché tale voce è interessata dalle riduzioni previste dalla legge sopraccitata (*limite massimo: 20% della spesa 2009 già inserite come prestazioni di servizi per € 229,00*)

Trasferimenti: € 5.072.000,00

Trattasi di trasferimenti alle imprese, a Comuni per il pagamento delle compensazioni economiche derivanti da oneri CCNL e da agevolazioni tariffarie nonché dal rimborso IVA su servizi TPL precedentemente anticipata, 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 dettagliati nella tabella seguente :

<u>Contratti:</u>			
- 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 vari	Rimborsi per Iva anticipata	€	511.151,00
<hr/>			
Convenzioni e varie		€	20.081,00
Contributi per la promozione del TPL		€	30.225,00

Regione Piemonte	Restituzione quota funzioni delegate	anticipazione finanziamento oneri	€	4.472.970,00
------------------	---	--------------------------------------	---	--------------

Imposte e tasse € 165.000,00

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 € 840.987,00

Il fondo di riserva pari a € 840.987,00 per il 2011 (pari a circa allo 0,32027% 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 e in particolare per "il finanziamento dei maggiori costi indotti dall'evento riguardante le celebrazioni dell'Unità d'Italia"⁵, nei casi in cui si verifichino 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 € 2.826.540,00 a cui bisogna aggiungere il fondo di riserva di € 841.770,00, la somma € 600.221,00 per servizi e contributi finalizzati alla promozione del TPL per un totale complessivo di € 4.268.531,00.

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 da loro erogate 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%;

⁵ Deliberazione del CdA n. 18 del 24/09/2009 punto 4)

- della somma così determinata l'importo di € 600.221,00 (pari allo 0,2667% 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 € 841.770,00 (pari allo 0,3741% 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'1,2563% 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 € 2.826.540,00 destinata per € 2.736.040,00 agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate correnti e per € 90.500,00 per il finanziamento di spese in conto capitale.

Il dettaglio della base di calcolo è riportato nella tabella seguente:

	2011
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Torino	173.049.033,88
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Moncalieri	1.158.170,80
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Settimo T.se	313.296,09
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Chieri	389.596,14
Extraurbane provincia di Torino	6.355.091,86
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (GTT + addendum)	20.375.619,84
TOTALE ENTRATE	201.640.808,61
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	1,80
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000	3.629.534,55
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (Trenitalia)	23.349.837,75
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	2,00
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000	466.996,75
Totale finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	4.096.531,30
Proventi servizi pubblici + Contributi e Rimborsi da enti e Privati + Interessi attivi	172.000,00
Totale somma finanziamento Agenzia	4.268.531,30
Fondo di riserva	- 841.770,00
Finanziamento servizio TPL	- 569.996,00
Contributi per promozione TPL	- 30.225,00
Tot. somma disponibile per finanziam. oneri per l'eserc. delle funzioni delegate	2.826.540,30
Spese di funzionamento	2.736.040,30
Spese in conto capitale per acquisti	90.500,00
Totale oneri per l'esercizio delle funzioni delegate	2.826.540,30
Differenza +/- da finanziare con applicazione quota avanzo di amministrazione	0,00

4.2.2. *Analisi per titoli - Titolo II*

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 90.500,00

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

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche € 90.500,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione	€	15.300,00
- per acquisto software per le iniziative dell'area pianificazione e controllo	€	25.000,00
- per altri acquisti riferiti all'area pianificazione e controllo	€	25.400,00
- per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale	€	20.300,00
- 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 2011-2013

4.3.1. *Entrata*

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenzia si rimanda a quanto esposto al punto 1 – Entrata della presente relazione finanziaria.

4.3.2. *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;
- quanto stabilito dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 in particolare in materia di riduzione del costo degli apparati politici ed amministrativi, di contenimento delle spese in materia di pubblico impiego.

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 2012 e 2013 è stata calcolata all'1,8% (pari al bilancio 2010)