

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

ALLEGATO B

**BILANCIO PREVISIONALE 2012
E
BILANCIO PLURIENNALE 2012-2014
RELAZIONE**

23 novembre 2011

Indice

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo	5
1.1.1.	La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana	9
1.2.	La Funzione dell'Agenzia	18
1.3.	Funzionamento dell'Agenzia	26
1.3.1.	Spese per il personale	28
1.3.2.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.	30
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2012 E TRIENNALE	
2012-2014	31
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.....	33
2.1.1.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	33
2.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....	34
2.1.3.	La qualità percepita dai cittadini	35
2.1.4.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....	36
2.1.5.	Le valutazioni di scenario	38
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....	39
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano.....	39
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	40
2.2.3.	Linee di metropolitana	43
2.2.4.	Sistema tranviario	44
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	49
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2012-2014	50
2.3.1.	La programmazione triennale e lo stato di attuazione	50
2.3.2.	La programmazione del TPL nell'area metropolitana	50
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.....	54
2.3.4.	Servizio ferroviario metropolitano	58
2.3.5.	Osservazione dei servizi.....	61
2.3.6.	Il sistema tariffario.....	62
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL	63
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	63
2.4.2.	La gestione dei contratti gomma.....	64
2.4.3.	La promozione del trasporto pubblico.....	65
2.5.	La strategia degli investimenti	65
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia.....	65

2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture	66
2.5.3.	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi.....	66
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO	69
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione	69
3.1.1.	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino	69
3.1.2.	Programma europeo Leonardo Da Vinci	69
3.1.3.	Corso di formazione EMTA.....	70
PARTE 4.	RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO	71
4.1.	Entrata.....	71
4.1.1.	Criteri generali	71
4.1.2.	Analisi per titoli - Titolo II.....	72
4.1.3.	Analisi per titoli - Titolo III.....	79
4.1.4.	Analisi per titoli - Titolo IV	79
4.2.	Uscita	80
4.2.1.	Analisi per titoli - Titolo I.....	80
4.2.2.	Analisi per titoli - Titolo II.....	87
4.3.	Criteri per il bilancio pluriennale 2012-2014	88
4.3.1.	Entrata	88
4.3.2.	Uscita.....	88

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

Il quadro normativo del settore del trasporto pubblico locale continua ad evolversi rispetto a quanto già delineato nelle precedenti relazioni al Bilancio e da ultimo nella relazione sullo stato di attuazione dei programmi del 2011.

Si ricordavano nell'ultima relazione gli effetti derivanti dall'esito del referendum del 12 e 13 giugno u.s., promosso per l'abrogazione dell'art. 23-bis (Servizi pubblici locali di rilevanza economica) del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e finanza la perequazione tributaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e s.m.i.

L'abrogazione non ha avuto efficacia retroattiva per cui restano salvi gli effetti nel frattempo prodotti dalla norma abrogata.

Tra gli effetti prodotti dall'art. 23 bis, vi sono quelli abrogativi di precedenti leggi; la Corte Costituzionale nella sentenza 24/2011 avente ad oggetto il giudizio di ammissibilità del referendum, evidenzia come dall'esito positivo del referendum *“conseguirebbe alcuna reviviscenza delle norme abrogate da tale articolo (reviviscenza, del resto, costantemente esclusa in simili ipotesi sia dalla giurisprudenza di questa Corte – sentenze n. 31 del 2000 e n. 40 del 1997 –, sia da quella della Corte di cassazione e del Consiglio di Stato); dall'altro, conseguirebbe l'applicazione immediata nell'ordinamento italiano della normativa comunitaria relativa alle regole concorrenziali minime in tema di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione di servizi pubblici di rilevanza economica.”*

Il venir meno dell'art. 23-bis non ha travolto il D.Lgs. 422/97 (salvo che per l'avvenuta abrogazione dell'avverbio “esclusivamente” riferito alla modalità di affidamento con gara) e le norme regionali attuative, il regolamento comunitario 1370/2007/CE e l'art. 61 della legge 99/09 e l'art. 4-bis della legge 102/09 che a detto regolamento comunitario fanno riferimento.

In particolare nell'ultima relazione, a cui si rimanda, si evidenziava come, con riferimento alle modalità di affidamento dei servizi, per effetto della permanenza in vita delle suddette disposizioni i servizi di trasporto pubblico regionale e locale potevano essere affidati secondo le seguenti modalità: affidamento con gara, partenariato pubblico privato, gestione in economia/in house conformemente alle prescrizioni contenute nel regolamento comunitario 1370/2007, affidamento diretto dei servizi ferroviari, affidamento diretto per servizi di dimensioni limitate (pari ad un valore annuo medio stimato inferiore a € 1.000.000 oppure inferiore a 300.000 Km*anno, qualora l'aggiudicatario del contratto sia una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, i predetti limiti sono elevati rispettivamente a € 2.000.000 ovvero a 600.000 chilometri l'anno, affidamenti diretti in caso di emergenza.

Con l'abrogazione dell'art. 23 bis è venuta meno la scadenza degli affidamenti in essere così come prevista dall'art. 23 bis e dai DPCM attuativi al 30.09.2011.

Si deve però registrare una serie di ulteriori interventi adottati dal legislatore In occasione della manovra finanziaria dell'estate del 2011. In particolare il D.L. 13 agosto 2011, n. 138, Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. convertito con

modificazioni dalla L. 14 settembre 2011, n. 148, all'art. 4 (rubricato Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea) ha riproposto, con alcune modifiche e integrazioni le disposizioni contenute nell'abrogato art. 23 bis del D.L. 78/2010.

L'intervento del legislatore solleva non pochi dubbi di legittimità sul piano del rispetto dei principi costituzionali in quanto riproduce in molte parti i contenuti del citato art. 23 bis nonostante il divieto di formale o sostanziale di pristino della normativa abrogata dalla volontà popolare" (tra le altre, vedi la sentenza della Corte Costituzionale n. 468/1990 e n. 32/1993); l'intervento è stato comunque reso indispensabile dall'esigenza di temperare la vigente disciplina comunitaria, relativa alle regole concorrenziali minime, con l'assenza di una disciplina sistemica nazionale, destinata ad integrare la prima in quanto pro concorrenziale.

Peraltro l'art. 4 è stato oggetto di un nuovo intervento normativo in occasione dell'approvazione della legge contenente le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2012) – Legge 183/2011

Le disposizioni del citato articolo, come in passato, prescrivono all'ente affidante l'obbligo di procedere, in via preliminare e con cadenza periodica, alla verifica della realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali, limitando i diritti di esclusiva (art. 4, commi 1, 2, 3, 4).

A tal fine è prevista l'adozione, entro il 13.8.2012, poi periodicamente e, comunque, prima di procedere all'affidamento del servizio, di una "delibera quadro" da pubblicizzare e trasmettere alla Autorità Antitrust, che evidenzi l'istruttoria compiuta nonché, per i settori sottratti alla liberalizzazione, le ragioni della decisione e i benefici derivanti dal mantenimento di un regime di esclusiva del servizio.

In ordine alle modalità di affidamento dei servizi, le nuove norme prevedono in via ordinaria che il conferimento avvenga tramite procedura ad evidenza pubblica in favore di imprenditori o di società in qualunque forma costituiti, nel rispetto dei principi del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e dei principi generali relativi ai contratti pubblici (art. 4, comma 8).

Sono riproposte le prescrizioni, relativamente al contenuto di bando di gara e lettera di invito, già previste all'art. 3 del DPR 168/2010, tra le quali si rammentano: il divieto di considerare come elemento discriminante nella valutazione delle offerte la disponibilità delle reti, degli impianti o di altre dotazioni patrimoniali non duplicabili a costi sostenibili ed essenziali per il servizio; l'obbligo di stabilire che i suddetti requisiti siano proporzionati alle caratteristiche e al valore del servizio; la necessità che la durata dell'affidamento non superi il periodo di ammortamento degli investimenti in immobilizzazioni materiali previsti nei capitolati di gara a carico del soggetto gestore; la facoltà di esclusione di forme di aggregazione o di collaborazione tra soggetti che possiedano singolarmente i requisiti di partecipazione; l'adozione di carte dei servizi (art. 4, comma 11).

In ordine alla gara cd. "a doppio oggetto", l'art. 4 comma 12 preved, così come già prevedeva il legislatore prima dell'abrogazione referendaria, che la procedura abbia ad oggetto, al tempo stesso, la qualità di socio, "al quale deve essere conferita una partecipazione non inferiore al 40%" e l'attribuzione di "specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio".

Inoltre, con il comma 16, si richiama l'art. 32, comma 3, del Codice dei contratti pubblici in ordine alla non applicabilità delle disposizioni del Codice alle società miste qualora la scelta

del socio privato sia avvenuta con una gara a doppio oggetto così come definita nel citato comma 12.

Elementi di novità riguardano poi la disciplina dell'affidamento in house; il comma 13 subordina la legittimità dell'affidamento in house al rispetto di una predeterminata soglia quantitativa massima, pari a 900.000 euro annui in relazione al valore economico del servizio oggetto dell'affidamento; ponendo inoltre, al fine di garantire l'unitarietà del servizio oggetto dell'affidamento, il divieto di procedere al frazionamento del servizio.

Tali società sono assoggettate dal decreto al patto di stabilità interno nonché, unitamente alle società miste, alle regole in materia di acquisto di beni e servizi di cui al Codice dei contratti pubblici e di reclutamento del personale e conferimento incarichi di cui al D.Lgs. 165/2001 e al D.Lgs. 112/2008 s.m.i. (art. 4, commi 14, 15, 17); la verifica del rispetto del contratto di servizio nonché ogni eventuale aggiornamento e modifica dello stesso sono in tali casi sottoposti alla vigilanza dell'organo di revisione di cui agli artt. 234 ss. del D.Lgs. n. 267/2000 (art. 4, comma 18).

Ai commi 6 e 7 del decreto, si richiamano, inoltre, come applicabili ai gestori di servizi pubblici locali le disposizioni della L. 287/90, e, in particolare, l'art. 9 (relativo all'autoproduzione di beni e servizi contro corrispettivo) e l'art. 8, commi 2-bis e 2-quater (sull'attività in mercati diversi).

Significative sono poi le disposizioni del decreto in tema di incompatibilità – non aventi, tuttavia, valenza sui rapporti in essere – con riguardo agli amministratori, ai dirigenti e responsabili di cui ai commi 19 -27.

Ribadita la proprietà pubblica delle reti (art. 4, comma 28), la disciplina dei beni strumentali, necessari per la prosecuzione del servizio, in caso di subentro è dettata ai commi 29-31, che ricalcano sul punto le disposizioni del caducato Regolamento attuativo dell'art. 23-bis, stabilendo l'obbligo a carico del precedente gestore, alla scadenza della gestione o in caso di cessazione anticipata, di cedere tali beni al gestore subentrante, salvo eventuale indennizzo e comunque con salvezza di eventuali diverse norme o accordi in essere al momento dell'entrata in vigore del decreto.

Al fine del graduale passaggio alla nuova disciplina, il decreto introduce un nuovo regime transitorio con scadenze ravvicinate per gli affidamenti in essere non conformi alle nuove norme (art. 4, comma 32).

L'art. 4 della manovra riproduce i divieti per gli affidatari diretti (ivi incluse le società affidatarie con gara cd. "a doppio oggetto") negli stessi ampi termini previsti dall'abrogato art. 23-bis, comma 9, con esclusione delle sole società quotate e delle relative controllate nonché del socio privato selezionato con la predetta gara "a doppio oggetto", a svolgere la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi.

Anche ai sensi della nuova disciplina, è consentito, tuttavia, derogare ai predetti divieti, consentendosi la partecipazione a gare indette nell'ultimo anno di affidamento dei servizi da essi gestiti, a condizione che sia stata indetta la procedura competitiva ad evidenza pubblica per il nuovo affidamento del servizio, ovvero che sia stata adottata la decisione di procedere al nuovo affidamento mediante la predetta procedura ovvero – purché a soggetto diverso – alla decisione di affidare il servizio in house (non più quindi alla "prima gara" successiva alla cessazione del servizio così come previsto nella versione originaria del decreto di luglio).

Con la legge di stabilità finanziaria 2011 è stato modificato il comma 34 dell'art. 4 del DIL 138/2011 prevedendo, così come già era previsto nell'art. 23 bis, la prevalenza tra le

disposizioni contenute nell'articolo, che si applicano a tutti i servizi pubblici locali nonché la prevalenza di dette disposizioni con quelle relative alle discipline di settore.

Nell'ambito del trasporto pubblico rimane esclusa dall'applicabilità delle disposizioni sui servizi pubblici locali il servizio di trasporto ferroviario regionale.

Uno specifico comma, dedicato al trasporto pubblico locale (34 bis), è stato introdotto con la legge di stabilità 2011 prevedendo l'applicabilità delle disposizioni contenute nell'articolo 4 (ferma restando l'esclusione al servizio di trasporto ferroviario regionale) al trasporto pubblico regionale e locale.

In chiusura dell'articolo è presente la clausola che fa salve le procedure di affidamento già avviate all'entrata in vigore del presente decreto (art. 4, comma 35).

Come già indicato nella relazione sullo stato di attuazione di programmi per l'anno 2011, una rilevante novità del quadro normativo è data dal D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 "Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario"

In particolare:

- l'articolo 8 comma 4 prevede che "a decorrere dall'anno 2013, e comunque dalla data in cui sono soppressi i trasferimenti statali a favore delle regioni in materia di trasporto pubblico locale, e' soppressa la compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina. E' contestualmente rideterminata l'addizionale regionale all'IRPEF di cui all'articolo 2, in modo da assicurare un gettito corrispondente a quello assicurato dalla compartecipazione soppressa;
- l'art. 13, comma 4 prevede, nell'ambito di un articolato iter decisionale, che sia effettuata la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni nelle materie dell'assistenza, dell'istruzione e del trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, nonché la ricognizione dei livelli adeguati del servizio di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 8, comma 1, lettera c), della legge n. 42 del 2009.
- l'art. 14, comma 1 lett. d) individua le spese trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, tra le spese riconducibili al vincolo dell'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione (determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale);
- l'art. 32, comma 4 prevede che fermo restando quanto previsto dall'articolo 39, commi 3 e 4, a decorrere dal 2012, lo Stato provvede alla soppressione dei trasferimenti statali alle regioni, aventi carattere di generalità e permanenza, relativi al trasporto pubblico locale e alla conseguente fiscalizzazione degli stessi trasferimenti.
- l'art. 40, rubricato trasporto pubblico locale prevede, attraverso un accordo Stato/Regioni una ulteriore fonte di finanziamento del Trasporto pubblico Locale; in particolare :
 1. Al fine di garantire una integrazione straordinaria delle risorse finanziarie da destinare al trasporto pubblico locale, e congiuntamente al fine di garantire la maggiore possibile copertura finanziaria della spesa per gli ammortizzatori sociali, il Governo promuove il raggiungimento di un'intesa con le regioni affinché, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della legge 13 dicembre 2010, n. 220, nel

rispetto degli equilibri di finanza pubblica, l'accordo con le regioni sull'utilizzo del Fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010 sia formalmente prorogato sino al 31 dicembre 2012, sia contestualmente modificata la regola di riparto del concorso finanziario e siano operate, nel rispetto delle regole di eleggibilità e rendicontabilità delle spese per il competente programma comunitario, le contribuzioni delle regioni nell'ambito dei plafond previsti da tale riparto.

2. Il Governo, dopo aver concluso l'intesa di cui al comma 1 nella quale si prevede l'adempimento da parte delle regioni in ordine al concorso finanziario così come definito al comma 1, reintegra di 400 milioni di euro per il 2011 i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale. Assicura altresì il reintegro per un importo fino ad ulteriori 25 milioni di euro per il 2011, previa verifica delle minori risorse attribuite alle regioni a statuto ordinario in attuazione dell'articolo 1, comma 7, secondo periodo, della citata legge n. 220 del 2010. Il reintegro è effettuato secondo le modalità di cui all'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della medesima legge n. 220 del 2010.

3. Sono aggiunte alle spese escluse dalla disciplina del Patto di stabilità interno ai sensi dell'articolo 1, comma 129, della citata legge n. 220 del 2010, limitatamente all'anno 2011, le spese finanziate con le risorse di cui al comma 29 del citato articolo 1 per le esigenze di trasporto pubblico locale, secondo l'accordo fra Governo e regioni del 16 dicembre 2010 nel limite del reintegro di cui al comma 2.

Con l'art. 21, comma 3, del DL 6 luglio 2011, n. 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" convertito con modificazioni dalla L. 15 luglio 2011, n. 111 è stato, a decorrere dall'anno 2011, istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità. Dall'anno 2012 il fondo è ripartito, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sulla base di criteri premiali individuati da un'apposita struttura paritetica da istituire senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La predetta struttura svolge compiti di monitoraggio sulle spese e sull'organizzazione del trasporto pubblico locale. Il 50 per cento delle risorse può essere attribuito, in particolare, a favore degli enti collocati nella classe degli enti più virtuosi; tra i criteri di virtuosità è comunque inclusa l'attribuzione della gestione dei servizi di trasporto con procedura ad evidenza pubblica.

Con il Decreto n. 0108118 - Dipartimento della ragioneria generale dello stato I.Ge.P.A. - Ufficio IX del 26/10/2011, in assenza di criteri e modalità di riparto del predetto fondo per l'anno 2011, si è provveduto in base a un criterio "storico", ex D.P.C.M. 16 novembre 2000 ad attribuire alla Regione Piemonte l'importo di €54.663.289,52.

1.1.1. La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerato quanto sopra e tenuto conto del quadro normativo delineato nelle premesse, l'Agenzia, al termine dell'anno 2009, ha avviato una procedura che consentisse di selezionare i concessionari dei servizi pubblici di trasporto di persone mediante un Sistema di qualificazione gestito ai sensi dell'art. 232 del Codice dei contratti pubblici.

In data 26/12/2009 con la pubblicazione dell'avviso di esistenza del sistema di qualificazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, si è provveduto contestualmente a rendere pubblico l'avvio di una procedura ristretta relativa all'affidamento in concessione dei servizi relativi all'ambito di bacino della corona metropolitana così come previsto con la determinazione n. 505/2009 (la data di ricezione delle domande era stata fissata al 26/02/2010).

Successivamente, il Presidente dell'Agenzia, con nota 529/2010 del 1/02/2010, in accordo con i membri del Consiglio d'Amministrazione, al fine di armonizzare le procedure indette con la citata determinazione n. 505/2009 con le scelte strategiche che la Città di Torino e la Regione Piemonte erano in procinto di assumere relativamente alla costituzione di una società dedicata alla gestione delle infrastrutture per il TPL afferenti l'area di competenza dell'Agenzia, chiedeva al direttore generale f.f. di procedere alla sospensione delle procedure avviate.

La richiesta era stata motivata dalla necessità di verificare la praticabilità di un affidamento coordinato, sotto unica regia, di tutti o anche di parte dei servizi oggetto del sistema di qualificazione.

Sulla base di quanto sopra richiamato, il direttore generale f.f. dell'Agenzia, con determinazione n. 44/2010 ha disposto, sino a nuova determinazione, la sospensione del Sistema di qualificazione e della procedura ristretta sopra richiamati.

In data 08/02/2010, il Consiglio comunale della Città di Torino, ha approvato la deliberazione n. 2009-04455/064 che, al fine di fornire l'indirizzo per la ristrutturazione del settore trasporti del comune di Torino, atteso che "il servizio di TPL è stato gestito dalla Città in virtù di una accentuata intermodalità funzionale tra i servizi stessi, sul presupposto che la complessa mobilità urbana di una città metropolitana possa essere efficacemente gestita prendendo in considerazione tutte le sue diverse componenti. Pertanto anche i servizi relativi alla mobilità privata, nonché il servizio della linea metropolitana, devono essere inseriti nel più ampio ambito del sistema urbano dei trasporti stante l'oggettiva interdipendenza che li caratterizza ha ritenuto essere più conveniente per la Città mantenere tale consolidata e strutturata impostazione atteso che un diverso orientamento, quale sarebbe la segmentazione dei diversi servizi sinora gestiti unitariamente, si rifletterebbe negativamente sull'efficienza e sull'economicità complessiva del servizio pubblico".

La conclusione che il Consiglio Comunale della Città di Torino trae dalla predetta deliberazione si sostanzia nello specifico indirizzo di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti i servizi attinenti la mobilità urbana talché il Consiglio Comunale ha deliberato di procedere ad effettuare un'unica gara per la scelta del gestore dei seguenti servizi:

- trasporto pubblico locale, compresa la gestione dell'esercizio della Linea 1 di metropolitana;
- erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, nonché per la realizzazione e manutenzione di opere e strutture per la mobilità urbana nonché la gestione del servizio degli ausiliari del traffico comma 133 dell'articolo 17 della Legge Bassanini bis;
- esercizio dei servizi turistici.

La gestione unitaria della procedura di gara così come deliberata dal Consiglio Comunale della Città di Torino presuppone l'individuazione di un'unica stazione appaltante che gestisca in un'unica procedura di gara l'affidamento di tutti i predetti servizi.

Con la predetta deliberazione, la Città di Torino ha espresso la volontà di assumere direttamente la funzione di stazione appaltante per la procedura unica di selezione del concessionario dei servizi alla mobilità atteso che le competenze dell'Agenzia, definite dalla Legge Regionale 1/2000, dalla Convenzione costitutiva e dallo Statuto, non coprono l'intero panorama dei servizi che il Comune di Torino ha disposto venissero messi a gara. L'Agenzia, salvo specifiche deleghe (art. 3 comma 3 dello Statuto), può svolgere la funzione di stazione appaltante limitatamente alle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di TPL di propria competenza.

A tale fine il Consiglio Comunale con la deliberazione dell'08/02/2010 ha esplicitato la suddetta decisione sospendendo "la delega temporaneamente ed ai soli fini dell'espletamento della procedura di gara e della sua aggiudicazione delle funzioni precedentemente delegate alla Agenzia per la Mobilità in base alla menzionata deliberazione (mecc. 2002 07588/006) al fine di scegliere un gestore per i servizi in ottemperanza all'art. 23 bis del D.L. 11/2008 e s.m.i." dando atto che ci si sarebbe avvalsi "della consulenza tecnica dell'Agenzia nell'ambito del rapporto di consorzio di funzioni".

Con deliberazione n. 2/2010 del 19/07/2010, l'Assemblea dell'Agenzia ha preso atto dell'indirizzo del Consiglio Comunale della Città di Torino ed ha attribuito al Comune medesimo, al fine di mantenere l'unitarietà di gestione di tutti servizi attinenti la mobilità urbana, la funzione di stazione appaltante di quei servizi afferenti agli ambiti territoriali urbano esteso di Torino e di bacino della corona metropolitana di cui al PTA 2007-2009, che secondo il predetto indirizzo sarebbero rientrati nell'oggetto di un'unica procedura di gara.

L'Assemblea ha inoltre ridefinito l'indirizzo 1 per le gare, già deliberato in occasione dell'approvazione del PTA 2007/2009.

I contratti di servizio che sarebbero stati stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone in area metropolitana avrebbero dovuto consentire la gestione e la programmazione integrata ed unitaria dei servizi di TPL relativi agli ambiti 1 e 2 non riguardando più l'indirizzo 1 la procedura di gara ma la modalità di stesura dei contratti di servizio che saranno stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di TPL in area metropolitana.

Con la successiva deliberazione 2010 01960/064 del 4/10/2010, avente ad oggetto "l'affidamento in concessione dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino, approvazione degli indirizzi per la procedura ad evidenza pubblica", il Consiglio Comunale di Torino ha, tra l'altro, approvato che la Città operasse da stazione appaltante in qualità di centrale di committenza in nome e per conto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per il servizio di trasporto pubblico locale di superficie precisando che l'ambito di gara sarà il trasporto pubblico locale urbano e suburbano per un totale di circa 52,7 milioni di vetture*km.

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

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

Con riferimento ai servizi di interesse dell'Agenzia, il comune di Torino ha limitato l'oggetto di gara ai servizi ricompresi nell'ambito urbano esteso di Torino e ad alcuni dei servizi compresi nell'ambito di bacino della corona metropolitana.

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

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

- la sussistenza delle condizioni affinché la Provincia di Torino possa disporre che il Concessionario dei servizi della Provincia di Torino presti i servizi di cui all'Allegato 1, in tutto o in parte, a condizioni economiche non superiori a quelle attualmente in essere presso l'Agenzia;
- all'esito della procedura di gara avviata dal Comune di Torino possano sussistere le condizioni amministrative ed economiche affinché i servizi di cui all'Allegato 1, diversi da quelli di cui alla precedente lettera b) possano essere affidati al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino.

Nella seduta del 07/03/2011 il Consiglio d'Amministrazione ha preso atto, dalla specifica informativa del direttore generale f.f. con la quale si è evidenziato l'assenza delle condizioni affinché la Provincia di Torino potesse disporre che il Concessionario dei servizi della Provincia prestasse i servizi (non ricompresi nell'oggetto della gara del Comune di Torino), in tutto o in parte, a condizioni economiche non superiori a quelle attualmente in essere presso l'Agenzia.

Il Consiglio d'Amministrazione con la citata deliberazione n. 25/2010 del 13/12/2010 aveva altresì stabilito, qualora le verifiche non avessero consentito l'affidamento dei servizi attualmente non previsti dalla procedura del Comune di Torino, di impegnare la struttura dell'Agenzia a predisporre una nuova procedura di selezione del concessionario in sostituzione della procedura sospesa nel febbraio 2010.

La gara del Comune di Torino è stata aggiudicata il 22/04/2011 al GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A. - CORSO TURATI 19/6 - 10128 – TORINO.

L'Agenzia è in attesa di poter sottoscrivere il contratto di servizio con la società aggiudicataria.

Con riferimento ai servizi descritti nell'allegato 1 al disciplinare di gara, i quali costituiscono una parte dei servizi individuati nell'allegato 1 alla delibera del Consiglio d'Amministrazione n. 25/2010 del 13/12/2010, tenuto conto delle condizioni economiche e della tipologia di servizi individuati nell'ambito della procedura di gara gestita dal Comune di Torino, si ritiene che anche con riferimento a quest'ultimo affidamento non sussistano le condizioni che consentano di affidare al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino detti servizi.

Con determinazione dirigenziale n. 227 del 01/6/2011 è stata indetta la procedura ristretta per l'affidamento in concessione, per la durata di anni sei di servizi di trasporto pubblico locale nell'ambito metropolitano di Torino.

Al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, adeguata pubblicità, non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità si ritiene che la selezione dei candidati possa avvenire nell'ambito di una procedura ristretta regolata secondo quanto stabilito nel bando di gara e meglio dettagliata nel Disciplinare di gara sulla base delle disposizioni del Codice dei Contratti ivi richiamate.

Ai fini della qualificazione dei concorrenti alla procedura ristretta sono stati individuati i seguenti requisiti meglio dettagliati nell'art. 5 del disciplinare di gara a cui si rimanda:

- requisiti di ordine generale
- requisiti relativi alla condizione economica-finanziaria
- requisiti relativi alla idoneità professionale e alla capacità tecnica
- requisiti relativi all'organizzazione aziendale per sistemi di gestione

In particolare, con riferimento ai requisiti relativi alla condizione economica-finanziaria, si è ritenuto di dimensionare il requisito del possesso della capacità finanziaria previsto dall'art. 6 del D.lgs. 395/2000 sulla base di n. 125 autobus equivalenti alla dotazione valutata congrua allo svolgimento degli attuali programmi d'esercizio (comprensivi di scorta tecnica).

Con riferimento al secondo tipo di requisito di ordine finanziario, si è ritenuto di individuare lo stesso nel fatturato medio annuo, conseguito negli anni 2008-2009-2010, nell'accezione dettagliata nel disciplinare di gara, calcolando lo stesso in circa l'80% del valore medio annuo del valore stimato dell'affidamento.

Per quanto riguarda i requisiti relativi all'idoneità professionale e alla capacità tecnica, è stato ritenuto indispensabile che l'operatore economico dovesse dimostrare di aver eseguito nel triennio 2008-2009-2010, contratti per servizi analoghi all'oggetto di gara dovendo dimostrare di aver eseguito contratti per almeno 3.400.000 vett*km per ciascuna annualità pari a circa l'80% dell'ammontare medio annuo dei servizi stimati per l'intero periodo contrattuale.

Con riferimento ai requisiti relativi all'organizzazione aziendale per sistemi di gestione, si ritiene di individuare nel possesso di un'organizzazione aziendale regolata da un sistema di gestione per la Qualità nonché da un sistema di gestione ambientale conformi rispettivamente alle norme UNI EN ISO 9001:2008 e UNI EN ISO 14001:2004 i requisiti richiesti, con specifica attinenza al trasporto di persone su strada, settore di certificazione 31a.

Per conseguire il raggiungimento degli obiettivi di integrazione enunciati nel Programma Triennale dell'Agenzia, l'indirizzo di gara n. 1 individuato dall'Assemblea dell'Agenzia con la deliberazione 2/2010, prevede che l'ambito dei servizi afferenti ai bacini di domanda dovrà costituire il riferimento nella gestione dei contratti di servizio. In tal modo i contratti di servizio devono anche assolvere il ruolo di favorire, attraverso le modifiche del Programma di Servizio, una programmazione unitaria ed integrata dei servizi per i bacini dell'Area Metropolitana. I contratti di servizio che saranno stipulati per l'esercizio in concessione dei servizi di trasporto pubblico di persone dell'area metropolitana dovranno consentire la programmazione integrata ed unitaria dei servizi di TPL relativi agli ambiti sopra descritti.

Pertanto il Programma di Servizio posto a gara dovrà quindi subire le evoluzioni, anche nel breve periodo, che si renderanno opportune in funzione del futuro assetto che assumerà il nodo di Torino relativamente all'offerta infrastrutturale e di servizi che si svilupperà con l'attivazione, secondo programmi via via sempre più definiti, del Sistema Ferroviario Metropolitan.

La procedura di gara ha evidenziato l'esigenza di pervenire, nel corso del periodo di affidamento (e con la necessaria gradualità) ad una rimodulazione strutturale e funzionale del servizio. Ciò con l'obiettivo di implementare soluzioni nuove, che tendano a dare risposte alla domanda di mobilità coerenti con la nuova offerta e con i nuovi modelli sociali e comportamentali, che traguardino un recupero misurabile dell'efficacia e dell'efficienza.

Le difficoltà e la gradualità, sia di definizione del progetto che di sua attuazione, hanno suggerito l'utilizzo dello strumento della cooperazione tra le parti (Agenzia e Gestore). E' infatti evidente l'inidoneità della sola procedura di gara e delle relative "specifiche dei servizi" a regolare un processo di riorganizzazione che, per la sua riuscita, richiede la concertazione con il territorio.

Per tali motivi è stato previsto che l'oggetto della gara sia riferito ad un orizzonte temporale di medio periodo nel quale si realizzi il processo di rimodulazione dei servizi secondo gli obiettivi di integrazione sopra descritti. Tale periodo corrisponde sostanzialmente all'intero

periodo contrattuale introducendo tuttavia dei vincoli di produzione che facciano convergere le attività del Concedente e del Concessionario verso gli obiettivi posti.

Pertanto la gara, partendo dagli attuali programmi di servizio, che confermano, in misura prevalente lo stato di fatto, prevede l'introduzione di alcuni aspetti di innovazione del servizio, per i quali è opportuno lasciare un regolamentato spazio propositivo ai concorrenti; il contratto di servizio, con la regolamentazione delle modifiche contrattuale è lo strumento idoneo per l'implementazione di detto processo.

L'effettiva flessibilità nella programmazione dei servizi sarà realizzata mediante la regolazione del rapporto contrattuale tra l'Agenzia ed il Gestore che discenderà dalla gara; la regolazione si caratterizzerà per una flessibile gestione del contratto, che consentirà alla Agenzia di decidere ed ordinare modifiche anche significative al servizio aggiudicato, con il vincolo del non peggioramento del globale quadro di sostenibilità finanziaria dell'esercizio risultante dall'offerta formulata dal gestore in sede di gara.

La flessibile gestione è favorita dall'implementazione degli specifici strumenti di controllo e verifica del Sistema, finalizzati a verificare l'efficacia e l'efficienza sia del servizio erogato (ex post), sia dei progetti di modifica del servizio (ex ante).

Tali strumenti sono in parte già attivi – (sistema OTX per il monitoraggio dell'offerta, indagini IMQ per il monitoraggio della domanda e della qualità del servizio) – ed in parte saranno attivati durante la durata del contratto – (sistema BIP, implementazione di un sistema di verifiche ispettive, obblighi di servizio per indagini di frequentazione e monitoraggio di specifici indicatori di efficacia e di efficienza).

Con riferimento alle risorse pubbliche disponibili per le procedure di gara si evidenzia che le stesse, quantificate con l'Accordo di programma ed il successivo addendum, sono state oggetto di uno specifico intervento da parte della Regione Piemonte; la Giunta Regionale con delibera 15-1761 del 28/03/2011, in attuazione alla legge finanziaria regionale n. 25 del 27/12/2010 (art. 10), ha provveduto a riparametrare le risorse destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale in ragione di una diminuzione del 3% per l'anno 2011, del 10% e del 12% per i successivi 2 anni, sulla base delle risorse assegnate per l'anno 2010.

La rimodulazione del complesso delle risorse economiche regionali comporterà necessariamente una revisione dei programmi di servizio tale da ridimensionare la componente quantitativa degli obblighi di servizio specificamente afferente all'obbligo di esercizio, rispetto a quanto previsto con gli attuali programmi di esercizio.

Peraltro, in relazione alla maggior connotazione, rispetto all'attuale, della funzione di adduzione alla rete di trasporto su impianti fissi che i servizi assumeranno, è prioritariamente necessario che nel corso dei sei anni di vigenza contrattuale siano adottati interventi tesi ad una elevata crescita dell'efficienza e dell'efficacia nella programmazione ed erogazione dei servizi; ciò anche indipendentemente dalla specifica entità delle risorse pubbliche come sopra ridefinita.

Tali risorse saranno quindi utilizzate per compensare l'imposizione degli obblighi di servizio avendo stimato un adeguamento inflattivo annuo dell'ordine dello 0,75% per l'intero periodo contrattuale; le risorse sono definite e calcolate in relazione all'ammontare dei servizi minimi, così come questo evolverà nell'intero periodo contrattuale perseguendo gli obiettivi sopra descritti; non sono previste risorse finanziarie per la compensazione degli obblighi di servizio relativamente a servizi aggiuntivi.

Poiché l'andamento inflattivo avrà una propria dinamica, non necessariamente analoga a quella ipotizzata, si è ritenuto opportuno prevedere dei limiti di scostamento oltre i quali si

procederà, automaticamente e sulla base di indicatori di riferimento di pubblico reperimento, ad una revisione del coefficiente di adeguamento inflattivo, così come previsto dall'art. 19 del D.lgs. 422/1997 e s.m.i.; quanto sopra al fine di garantire la sostenibilità finanziaria del Contratto ed il mantenimento del livello di qualità dei servizi ivi previsto.

Il metodo per il calcolo del corrispettivo chilometrico medio contrattuale posto a base di gara si è basato sulla stima dei fattori di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale esercitati con autobus interurbani e dei relativi costi.

La stima dei fattori di produzione è stata riferita a due scenari:

- lo scenario base che descrive la situazione attuale come risultante da un'analisi dei dati correnti a livello medio regionale secondo la stima effettuata dall'apposito Gruppo di Lavoro istituito dalla Regione Piemonte;
- lo scenario di riferimento che prevede il miglioramento di alcuni indicatori prestazionali del servizio rispetto allo scenario base.

Il confronto fra lo scenario iniziale e lo scenario di riferimento consente di valutare il recupero di efficienza ottenibile identificando indici economici e parametri di produttività di efficienza per aziende del settore, applicabili anche allo specifico obiettivo in cui il servizio di trasporto pubblico su strada sarà maggiormente connotato dal ruolo di integrazione e complementarietà verso i sistemi di trasporto su impianti fissi afferenti all'area metropolitana.

Il miglioramento di efficienza si sostanzia nel prevedere, per il periodo contrattuale 2012-2017:

1. una dinamica dei fattori di produzione rivolta al recupero di efficienza;
2. una dinamica incrementale dei costi di produzione (pari allo 0,75% annuo).

La previsione non tiene conto della dinamica delle tariffe dettata dalla politica tariffaria regionale ai sensi dell'art. 12 della L.R. 1/2000 che inciderà sul ricavo globale del concessionario.

Il modello di calcolo prevede la stima del costo chilometrico come somma dei costi chilometrici associati a tre macro voci rappresentative dei principali costi della produzione (personale di guida, veicoli, consumi); il modello di calcolo completa la stima aggiungendo i costi generali e l'utile d'impresa valutati nella forma di incidenza percentuale sulla somma dei costi chilometrici sopra definiti; la compensazione chilometrica a base di gara è definita in base all'assunzione che essa non superi il 65% del costo di produzione del servizio.

Il recupero di efficienza è previsto ponendo specifici obiettivi su alcuni parametri interpretativi del costo di produzione, quali, fra gli altri, la produttività del lavoro (sfrido turni, tempi improduttivi ed incidenza indiretti), la produttività dei veicoli (tasso riserva e fuori servizio, % contribuzione pubblica per rinnovo) e l'incidenza degli altri costi e dell'utile d'impresa.

Con riferimento alla linea n. 268 Torino-Caselle Aeroporto su cui coesistono servizi minimi e specifici servizi di collegamento con l'Aeroporto "Sando Pertini", considerato che per questi ultimi viene applicata la tariffa speciale per la tariffa ordinaria di corsa semplice e tenuto conto dei volumi dei ricavi di traffico generati dalla speciale tariffa applicata sulla specifica relazione, si è ritenuto congruo limitare il valore unitario medio per l'intero periodo contrattuale da porre a base di gara.

In relazione alle compensazione medie unitarie, poste a base di gara, fatta salva la maggior disponibilità di risorse che potrà rendersi disponibile a seguito dei ribassi d'asta offerti, è stato stimato in 25.100.000 vett*km l'ammontare dei servizi per l'intero periodo contrattuale. Tale ammontare costituisce il risultato di un percorso che l'Agenzia intende intraprendere

durante il periodo contrattuale consistente in un processo di razionalizzazione dei servizi esistenti partendo dall'attuale programma di esercizio preventivo 2011.

La gara sarà aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, in applicazione dell'art. 18 del D.Lgs 422/1997 e s.m.i, secondo le modalità e parametri che saranno dettagliatamente enunciati nel capitolato speciale e nei relativi allegati..

Tenuto conto degli obiettivi di razionalizzazione dei servizi indicati nei precedenti paragrafi, fermo restando l'obiettivo della massimizzazione della qualità dei servizi, e ritenuto prevalente il peso dell'offerta tecnica (assegnando alla stessa un valore ponderale di 70/100) rispetto a quello dell'offerta economica (assegnando alla stessa un valore ponderale di 30 punti), così come indicato dall'Assemblea dell'Agenzia con l'approvazione degli indirizzi per le gare, sono stati individuati i criteri di valutazione che la Commissione Giudicatrice dovrà utilizzare per la valutazione delle offerte:

- Progettazione dei servizi, massimo 25 punti di cui per
 - o Progetto di miglioramento e razionalizzazione del servizio di linea *massimo 18 punti*
 - o Progetto di attivazione servizi a chiamata integrativi/sostitutivi dei servizi di linea *massimo 07 punti*
- Modalità di gestione e qualità dei servizi, massimo 35 punti di cui per:
 - o Controllo e tracciabilità dell'esercizio *massimo 15 punti*
 - o Controllo e tracciabilità del livello di comfort e pulizia dei veicoli *massimo 15 punti*
 - o Procedure per la generazione dei dati contrattuali *massimo 05 punti*
- Informazione e promozione dei servizi, massimo 10 punti di cui per:
 - o Informazione all'utenza *massimo 7 punti*
 - o Proposte commerciali e di marketing *massimo 3 punti*

Il metodo utilizzato dalla Commissione Giudicatrice per l'attribuzione dei punteggi in sede di valutazione dovrà avere a riferimento la qualità del servizio offerto e la capacità di comprensione dell'esigenza di rimodulazione del servizio, capacità che i concorrenti dimostreranno con l'elaborazione di uno specifico progetto.

Il giorno 1 luglio 2011 sono scaduti i termini per la presentazione delle richieste d'invito ed il giorno 31 ottobre è spirato il termine per la presentazione delle offerte e, successivamente è stata avviata la fase relativa alla valutazione con la nomina della commissione giudicatrice.

Con riferimento ai rimanenti servizi previsti nell'allegato 1 alla delibera del Consiglio d'Amministrazione n. 25/2010 del 13/12/2010, non presenti nell'allegato 1 al disciplinare di gara (linee con caratteristiche di servizio urbano afferenti ai comuni di Settimo T.se, Chieri e Moncalieri), si ritiene che allo stato attuale non possa escludersi la possibilità di affidare gli stessi al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino.

1.2. La Funzione dell'Agenzia

Si riprende il testo relativo alla omonima sezione contenuto nella Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2011 indicando ulteriori modifiche al quadro delineato in allora.

Con la legge 15 marzo 1997, n. 59 (cd. "legge Bassanini 1"), si è dato avvio alla riforma del trasporto pubblico locale; l'art. 4, comma 4, lett. a), impegnava il Governo a delegare alle regioni i compiti di programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, ad attribuire alle regioni il compito di definire, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi, a prevedere l'attuazione delle deleghe e l'attribuzione delle relative risorse alle regioni.

Inoltre, l'art. 4.co. 1 della L. 59/97, stabiliva che nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione, le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali, conferissero alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni che non richiedevano l'unitario esercizio a livello regionale.

Il conferimento sarebbe dovuto avvenire osservando, in particolare:

- i principi fondamentali di sussidiarietà, efficienza ed economicità, responsabilità ed unicità dell'amministrazione, omogeneità, adeguatezza, differenziazione, autonomia organizzativa;
- il principio della copertura finanziaria e patrimoniale dei costi per l'esercizio delle funzioni amministrative conferite;
- il principio di autonomia organizzativa e regolamentare e di responsabilità degli enti locali nell'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi ad essi conferiti.

La citata "legge Bassanini", nella materia del Trasporto Pubblico Locale (TPL), ha trovato attuazione con il D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, il cui impianto può essere sintetizzato nei seguenti termini:

- lo Stato ha delegato alle Regioni tutti i compiti in materia di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, non già compresi nelle materie di cui all'art. 117 della Costituzione (nel testo previgente).
- le Regioni sono state obbligate a conferire alle Province, ai Comuni ed agli altri enti locali tutte quelle le funzioni e quei compiti che non richiedono l'«unitario esercizio» a livello regionale, tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti nonché sulla base dei principi di cui alla L.59/97, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, con apposita legge di «puntuale individuazione».

In attuazione al D. Lgs. 422/1997, la Regione Piemonte, con legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, ha innovato la normativa in materia di TPL, ribadendo il principio della separazione tra l'attività di programmazione dei servizi di trasporto e quella di gestione già espresso dal legislatore nazionale, in osservanza ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, stabilendo, per quanto di interesse, la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana al fine di ottenere una gestione unitaria in ambito metropolitano di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata, nonché di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi.

Il trasferimento di funzioni operato con la citata legge regionale 1/2000 si pone come norma di organizzazione del trasporto pubblico locale, materia che la Corte costituzionale con sentenza n. 222 del 2005, pronunciandosi sulla legittimità costituzionale di una disposizione della legge finanziaria 2004 recante l'istituzione di un fondo per il conseguimento dei risultati di maggiore efficienza e produttività nel settore del trasporto pubblico locale, ha precisato rientrare nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost., "come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V

della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 [...] aveva disciplinato l'intero settore, conferendo alle Regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i «servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati» ed escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale”.

L'art. 8 della legge 4 gennaio 2000, n. 1, stabilisce che *“al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, [...] , aderendovi, la costituzione di un consorzio denominato Agenzia per la mobilità metropolitana. Il consorzio [fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis], gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano.*

Il legislatore regionale ha quindi valutato che, per lo specifico ambito metropolitano di Torino, in applicazione ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, fosse necessario individuare un unico soggetto interistituzionale che coordinasse l'esercizio di tutte le funzioni in materia di trasporto pubblico locale di competenza dei comuni, della provincia e della regione.

A tale scopo, come risulta chiaramente dal tenore delle disposizioni richiamate, è stato previsto che all'atto della costituzione dell'Agenzia, le funzioni che la legge regionale attribuiva agli enti aderenti, indipendentemente se tali funzioni fossero state ad essi trasferite o delegate, per effetto dell'adesione all'Agenzia venissero da quest'ultima gestite.

Ciò trova conferma nell'art. 21 comma 6 della L.R. 1/2000 (Procedure transitorie) laddove viene stabilito che :

“Nelle more dell'istituzione del consorzio di cui all'articolo 8 le funzioni di programmazione ed amministrazione dell'area conurbana di Torino sono attribuite:

a) al Comune di Torino, in accordo con la Provincia di Torino relativamente ai servizi urbani e suburbani attualmente eserciti dall'ATM;

b) agli altri enti per i rimanenti servizi urbani secondo le rispettive competenze.

L'ultimo periodo del comma 3 dell'art. 21 disponeva inoltre che :

“Le competenze relative ai servizi suburbani, attualmente eserciti dall'Azienda Torinese Mobilità (ATM) sono attribuite alla Provincia di Torino sino al 31 dicembre 2000.”

Ciò in quanto la Legge regionale 23 gennaio 1986, n. 1 “Legge generale sui trasporti e sulla viabilità”, abrogata con la L.R. 1/2000 all'art. 10 rubricato “Attribuzioni delle competenze amministrative”, stabiliva che ai fini della l'attribuzione delle competenze amministrative in materia di tranvie, linee metropolitane, filovie e linee automobilistiche:

“Per l'attività concessionale:

a) è competente il Comune, per i servizi urbani che si svolgono nell'ambito del territorio comunale o che ne debordano senza effettuare fermate, oppure quando interessano un Comune contiguo, per una tratta inferiore, previo accordo con questo;

b) e' delegata la Provincia per le linee interurbane e suburbane interessanti il proprio territorio, od anche altro, per una tratta inferiore. Le modalità d'esercizio, per questa parte, devono essere concordate con l'Ente interessato; ove manchi l'accordo, la decisione e' assunta dalla Giunta Regionale.”

Con la D.G.R. 16/11/1998 N. 74-25984 “Attuazione del D.Lgs. 22/09/1998, n. 345 riguardante l'intervento sostitutivo del Governo per il conferimento di funzioni amministrative

a Province e Comuni in materia di Trasporto Pubblico Locale, a norma dell'art. 4, comma 5 della legge 15 marzo 1997, n. 59", con decorrenza 1/1/1999, venivano conferite le funzioni amministrative e finanziarie alle Province e ai Comuni; in particolare venivano individuati come servizi automobilistici di competenza delle province le autolinee extraurbane e suburbane le cui attività amministrative erano già state delegate alle stesse ai sensi della L.R. 1/86. Dall'allegato alla DGR si evince che l'ammontare complessivo delle percorrenze contribuite di tipo suburbano gestite dall'allora ATM era pari a circa 20.000.000 di vett-km l'anno.

L'intenzione del legislatore regionale di prevedere che all'atto della costituzione dell'Agenzia, le funzioni che la legge regionale attribuiva agli enti aderenti (indipendentemente se tali funzioni fossero state ad essi trasferite o delegate), per effetto dell'adesione all'Agenzia venissero da quest'ultima gestite, trova infine conferma nella Convenzione costitutiva, approvata e sottoscritta dagli enti aderenti (a cui tra l'altro la legge regionale rimandava, insieme allo Statuto, per la disciplina degli organi le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie ed ogni altro aspetto necessario), laddove viene stabilito che *"sono conferite all'Agenzia tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti consorziati in ambito metropolitano."*

Per altro verso gli enti locali che hanno aderito all'Agenzia hanno approvato nei rispettivi consigli la convenzione e lo statuto dell'Agenzia; ciò in quanto l'art. 42, comma 2, lett. c) del TUEL annovera tra gli atti fondamentali del Consiglio la *convenzione tra i comuni e quelle tra i comuni e provincia, costituzione e modificazione di forme associative*.

Con ciò gli enti aderenti hanno quindi adottato uno specifico atto fondamentale con cui, superando la logica della competenza territoriale, hanno istituito il nuovo soggetto di area metropolitana cui la legge regionale 1/2000 ha attribuito compiti e funzioni in materia di TPL.

Le funzioni conferite all'Agenzia derivano pertanto dalle funzioni già trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale agli enti aderenti.

A tal proposito è opportuno operare una ricognizione delle funzioni in materia trasporto pubblico locale individuate dalla legge regionale.

Funzioni e compiti amministrativi provinciali:

La legge regionale ha trasferito alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale (a- indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto; b- programmazione della rete e dei servizi regionali¹; c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore), relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico², nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in

¹ reti e servizi regionali di linea, di collegamento tra i principali centri della regione e tra questi e gli omologhi centri delle regioni confinanti, estesi all'intero territorio regionale e comprensivi della rete ferroviaria regionale e dei servizi su gomma ad essa complementari o sostitutivi, dei servizi aerei ed elicotteristici, nonché dei servizi lacuali del lago Maggiore;

² reti e servizi provinciali di linea, estesi ai bacini di traffico o alle aree omogenee e comprensivi della rete e dei servizi su gomma, funiviari e lacuali

materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) per i servizi di propria competenza.

La legge regionale ha inoltre delegato alle province le seguenti funzioni e compiti:

- a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di granturismo e transfrontalieri;
- b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;
- c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;
- d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;
- e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;
- f) la definizione, sulla base di parametri socioeconomici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedersi nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio;
- g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

Funzioni e compiti amministrativi comunali:

La legge regionale ha attribuito ai comuni le funzioni ed i compiti diversi da quelli già definiti per la regione e le province, relativi alle reti e servizi urbani di linea, nell'ambito del comune o della conurbazione, estesi a comuni contermini purché sussista una stretta relazione funzionale o una sostanziale continuità di insediamento e comprensivi delle reti e dei servizi su gomma, fluviali, ed impianti fissi, nonché di tranvie e di metropolitane, nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del d.p.r. 753/1980 per i servizi di propria competenza.

Funzioni e compiti dell'Agenzia:

Al fine di meglio definire i compiti e le funzioni dell'Agenzia, con la Convenzione e con lo Statuto, ai quali rimandava la legge regionale, sono stati individuati i seguenti scopi e funzioni che, in attuazione della legge, richiedono uno specifico coordinamento in ambito metropolitano mediante la gestione unitaria:

Scopi dell'Agenzia:

- a) pianificazione delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità;
- b) programmazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;
- c) amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti Consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;
- d) controllo dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;
- e) promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;
- f) impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

Funzioni (trasferite o delegate) in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano con particolare riguardo alla:

- a) Pianificazione del sistema della mobilità dell'ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai comuni;
- b) Programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana;
- c) Predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e gestione dei relativi contratti di servizio, vigilanza e poteri sanzionatori;
- d) Gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti;
- e) Monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.

Indirizzo politico e atti fondamentali

Affinché gli enti aderenti possano esercitare il proprio indirizzo politico-amministrativo sull'Agenzia, è stato previsto che l'Assemblea del consorzio ne approvi gli atti fondamentali, ovvero:

- a) il piano di mobilità dell'ambito metropolitano e il piano dei trasporti;
- b) il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- c) le tariffe per il trasporto pubblico locale in ambito metropolitano, in armonia con l'art. 12 della Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1;
- d) la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo;
- e) le modifiche allo Statuto ed alla convenzione, salva approvazione dei soggetti convenzionati.

Per tali atti l'Agenzia provvede a comunicarne preventivamente le proposte agli enti consorziati, nel termine di 30 giorni prima della deliberazione, con invito a proporre osservazioni. Per quanto riguarda gli Enti locali lo statuto prevede che la proposta sia comunicata ai rispettivi consigli. Gli organi dell'Agenzia deliberano, contro le eventuali osservazioni, con provvedimento motivato.

Tali disposizioni hanno lo scopo di raccordare le specifiche competenze assegnate agli organi di governo di comune e provincia nell'ambito del TUEL (*art. 42, comma 2 del TUEL: il Consiglio ha competenza limitatamente ai seguenti atti fondamentali: [...] b) ...programmi triennali..., [...] e) organizzazione dei pubblici servizi, ..., concessione dei pubblici servizi, ... f) ... disciplina generale delle tariffe per la fruizione dei beni e dei servizi; l) ... appalti e concessioni che non siano previsti espressamente in atti fondamentali del consiglio o che non ne costituiscano mera esecuzione e che, comunque, non rientrino nella ordinaria amministrazione di funzioni e servizi di competenza della giunta...*) con l'assetto organizzativo in materia di trasporto pubblico locale in area metropolitana che il legislatore regionale, nell'ambito della propria competenza, ha ridefinito con la legge 1/2000.

Peraltro verso, le predette norme, essendo state approvate dal consiglio provinciale e dai consigli comunali degli enti aderenti, rappresentano il meccanismo che gli stessi consigli hanno ritenuto fosse necessario realizzare affinché gli atti di indirizzo politico che il TUEL

assegna agli stessi potessero continuare ad essere esercitati in un'ottica di coordinamento per il tramite dell'Assemblea del consorzio.

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.»

Sul punto specifico, il già citato DL 138/2011 ha previsto, all'art. 16, comma 28, che «Al fine di verificare il perseguimento degli obiettivi di semplificazione e di riduzione delle spese da parte degli enti locali, il prefetto accerta che gli enti territoriali interessati abbiano attuato, entro i termini stabiliti, quanto previsto dall'articolo 2, comma 186, lettera e), della legge 23 dicembre 2009, n. 191, e successive modificazioni, [...]. Nel caso in cui, all'esito dell'accertamento, il prefetto rilevi la mancata attuazione di quanto previsto dalle disposizioni di cui al primo periodo, assegna agli enti inadempienti un termine perentorio entro il quale provvedere. Decorso inutilmente detto termine, fermo restando quanto previsto dal secondo periodo, trova applicazione l'articolo 8, commi 1, 2, 3 e 5 della legge 5 giugno 2003, n. 131. 29. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano ai comuni appartenenti alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano nel rispetto degli statuti delle regioni e province medesime, delle relative norme di attuazione e secondo quanto previsto dall'articolo 27 della legge 5 maggio 2009, n. 42. «

A livello regionale si rileva che l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011) ha modificato l'art. 8 della L.R. 1/2000 nel seguente modo:

Art. 8. (~~Consorzio per la mobilità nell'ambito metropolitano torinese~~) (Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale)

1. Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, entro nove mesi dall'entrata in vigore della presente legge, aderendovi, la costituzione di un ~~consorzio denominato Agenzia per la mobilità metropolitana~~ ente pubblico di interesse regionale.

1 bis. L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge, assume forma di consorzio e la denominazione di "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale.

2. Il consorzio, fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis, gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ~~in ambito metropolitano~~ ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano.

3. Al fine di assicurare la concorrenza, i servizi extraurbani su gomma attribuiti al consorzio ed eserciti non prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, sono appaltati separatamente da quelli eserciti nell'area della conurbazione. I servizi eserciti prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino possono essere suddivisi in più lotti ove ciò sia opportuno per garantire l'economicità, l'efficienza e la qualità del servizio. Per servizi eserciti prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, corrispondente ai confini esterni dei comuni aderenti al consorzio, si intendono quelli

la cui produzione chilometrica annua sia svolta per almeno i due terzi all'interno dell'area della conurbazione.

4. Gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità.

5. La convenzione e lo statuto del consorzio disciplinano, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Le modifiche apportate all'art. 8 della L.R. 1/2000 operano su diversi aspetti.

Il primo aspetto riguarda la fonte istitutrice: se prima della modifica del luglio 2011 la costituzione dell'Agenzia era sì prevista dalla Legge Regionale ma si fondava sulla sottoscrizione della convenzione tra gli enti aderenti, la novella legislativa ne sancisce l'istituzione ex lege. L'art 8 della L.R. 1/2000 disciplina gli aspetti fondamentali rinviando allo Statuto e alla Convenzione la disciplina di dettaglio.

Una seconda modifica riguarda la competenza: l'Agenzia *gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti*; la legge regionale non connota più gli enti aderenti solo come quelli di *ambito metropolitano*. Da ciò ne consegue che lo Statuto e la Convenzione possano individuare i soggetti che potenzialmente potrebbero consorziarsi all'Agenzia guardando ad una platea più ampia rispetto a quella costituita dai comuni dell'ambito metropolitano. Conferma di quanto sopra è rilevabile anche dalla nuova denominazione dell'Agenzia che troviamo nella nuova rubrica dell'Articolo 8: abbandonata quella che prevedeva il "Consorzio per la mobilità nell'ambito metropolitano torinese" si passa all'"Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale".

Corollario della nuova visione che il legislatore regionale ha dell'Agenzia è che, seppur mantenendo la forma e la struttura di ente consortile, attualmente disciplinato per esplicito richiamo statutario dall'art. 31 del T.U.E.L. con le disposizioni per i consorzi di funzioni tra enti locali, l'Agenzia è qualificata quale *ente pubblico di interesse regionale*.

In relazione a quanto sopra accennato è necessario verificare le modalità e i tempi con cui le novità introdotte dal legislatore regionale debbano essere recepite nello statuto e nella convenzione dell'Agenzia e come la diversa qualificazione giuridica, unitamente alle modalità di finanziamento dell'Agenzia che trovano anch'esse la propria origine nella L.R. 1/2000 (art. 26, 3 ter lett. c), necessitino di verificare un percorso per un eventuale ridisegno della *governance* dell'Agenzia e dell'organizzazione tutta.

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

Con riferimento alle conseguenze derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 5, comma 7 del DL 78/2010 e della possibile applicazione dell'art. 6, comma 3 del medesimo decreto legge ai membri del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ed in particolare alle indennità di funzione ad essi erogabili, si rinvia a quanto già indicato in sede di Relazione al bilancio 2011.

Sul punto occorre registrare la produzione di alcuni pareri da parte di diverse sezioni regionali della Corte dei Conti, pareri che, pur avendo ad oggetto consorzi di funzioni costituiti tra comuni -e quindi fattispecie sostanzialmente diverse dall'Agenzia in quanto la stessa è consorzio costituito tra Regione ed enti locali ex lege regionale (per di più da luglio 2011, come ricordato precedentemente, è la stessa legge regionale che istituisce il consorzio)- sono comunque interessanti perché si sono occupate del problema delle indennità.

In buona sostanza, le sezioni hanno negato la possibilità di attribuire agli amministratori di forme associative di enti locali (consorzi di funzioni costituiti tra comuni) retribuzioni, gettoni, e indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano percepiti (Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per la Lombardia – Delib. 204/2011/PAR - Corte dei conti – Sezione regionale di controllo per l'Emilia Romagna Delib. 34/2011/PAR)

Per altro verso la Sezione regionale di controllo per il Piemonte (Delib. 56/2011/SRCPIE/PAR) ha ritenuto che dall'ambito di applicazione dell'art. 6, comma 3 del DL 78/2010, proprio tenuto conto della portata generale della relativa disciplina, debbano essere escluse tutte le fattispecie assoggettabili a diverse previsioni contenute nel medesimo provvedimento, da ritenersi con lo stesso in rapporto di specialità.

La sezione del Piemonte richiama ad esempio quanto dichiarato dalla sezione della Toscana (Delib. 25/2011/PAR) laddove, con riferimento alle previsioni di cui all'art. 5, comma 7 del DL 78 del 2010, afferma che essa "costituisce norma speciale per gli enti locali, rispetto alla disciplina generale di cui all'art. 6, comma 3 e, di conseguenza, è da ritenersi l'unica normativa da applicare agli enti locali."

L'entrata in vigore del DL 78/2010 ha come conseguenza l'obbligo da parte degli organi dell'Agenzia Agenzia di modificare nel 2012 lo Statuto.

Infatti, l'art. 6, comma 5 del Decreto legge prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti."

Sarà pertanto necessario procedere alla modifica dell'articolo 10, comma 1 che attualmente prevede che il consiglio d'amministrazione sia composto dal Presidente e da sette membri.

Con la deliberazione n. 3.3 del 15/10/2009 avente per oggetto "determinazione degli emolumenti del Presidente e del Consiglio d'Amministrazione e dei componenti del collegio dei revisori" è stato previsto il metodo di calcolo del rimborso per le spese di viaggio dei revisori aventi la propria residenza al di fuori del Comune di Torino per la partecipazione alle adunanze dell'organo presso la sede dell'Agenzia, in ragione di 1/5 del prezzo medio al litro di benzina verde con servizio alla pompa così come rilevato mensilmente per la città di Torino dall'osservatorio dei prezzi e tariffe istituito presso il Ministero dello sviluppo economico, per ogni km percorso dalla propria residenza, alla sede dell'Agenzia e ritorno.

Si ritiene che in assenza della fissazione di un analogo criterio di determinazione del rimborso delle spese di viaggio effettivamente sostenute dagli amministratori per la partecipazione alle sedute del Consiglio d'amministrazione, il predetto criterio trovi applicazione anche nei confronti dei membri del Consiglio d'Amministrazione.

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.

Dopo una serie di interventi normativi succedutisi nel tempo che hanno apportato alcuni correttivi alle predette disposizioni (art. 3, comma 121 Legge 244/2007-; art. 76, comma 2 del DL 112/2008), il DL 78/2010 è intervenuto 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 immutati per l'Agenzia i limiti di cui alla Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562.

Con l'art. 76 del DL 112/2008, modificato di recente dall'art. 20 del DL 98/2011 si è ulteriormente intervenuti sulla possibilità di assumere; infatti *ai sensi della predetta norma "E' fatto divieto agli enti nei quali l'incidenza delle spese di personale e' pari o superiore al 40% delle spese correnti di procedere ad assunzioni di personale a qualsiasi titolo e con qualsivoglia tipologia contrattuale; i restanti enti possono procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato nel limite del 20 per cento della spesa corrispondente alle cessazioni dell'anno precedente"*.

Con riferimento al tetto di spesa, 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).

L'attuale dotazione organica dell'Agenzia, approvata unitamente al "Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi" dal Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia per la Mobilità con deliberazione del 16 gennaio 2004, n. 1/2, è stata variata con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 8/2011 (la variazione ha riguardato solo l'allocazione delle risorse tra le diverse aree e servizi non essendoci stata variazione nella consistenza complessiva né nella consistenza di ciascuna categoria).

La seguente tabella riassume la dotazione organica:

Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	2	1	3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0	1	0	1
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		2	5	2	9
Area Pianificazione e Controllo		3	11	1	15
Totale		5	19	4	28

La copertura della dotazione organica è invece rappresentata dalla seguente tabella:

Area/Servizio		Dirigenti			Cat. D			Cat. C			Totale		
		PC	PV	TOT	PC	PV	TOT	PC	PV	TOT	PC	PV	TOT
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	0	0	2	0	2	1	0	1	2	0	3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		1 ³	1	2	4 ⁴	1 ⁵	5	1	1	2	6	3	9
Area Pianificazione e Controllo		3 ⁶	0	3	8	3 ⁷	11	1	0	1	12	3	15
Totale		4	1	5	14	5	19	3	1	4	21	7	28

Si ritiene che la dotazione organica debba essere confermata nell'attuale strutturazione.

Con riferimento alla spesa relativa al personale l'art. 9 del DL 78/2010 continua ad avere i propri effetti anche per l'anno 2012 in quanto *il trattamento economico complessivo dei singoli dipendenti, anche di qualifica dirigenziale, ivi compreso il trattamento accessorio, previsto dai rispettivi ordinamenti delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, non può 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, (fermo in ogni caso che le progressioni di carriera comunque denominate ed i passaggi tra le aree eventualmente disposte negli anni 2011, 2012 e 2013 hanno effetto, per i predetti anni, ai fini esclusivamente giuridici), maternità, malattia, missioni svolte all'estero, effettiva presenza in servizio.*

Gli effetti delle norme sopra richiamate sono stati procrastinati di un ulteriore anno ai sensi dell'art. 16 del D.L. 138/2011.

³ Il posto è coperto con personale di ruolo di cat. D, posto in aspettativa, ed assunto con contratto a tempo determinato.

⁴ N. 1 posto è coperto con un contratto part-time al 70%

⁵ Il posto vacante è relativo al personale posto in aspettativa di cui alla precedente nota.

⁶ N. 2 posti sono coperti con personale di ruolo di cat. D, posto in aspettativa, ed assunto con contratto a tempo determinato;

⁷ I due posti vacanti sono relativi al personale posto in aspettativa di cui alla precedente nota;

1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

Unitamente al bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 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.

Il D.L. 78/2010, con l’art. 6, comma 7, in riferimento alle spese programmate per l’anno 2011 e 2012 è intervenuto stabilendo 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.”*

La spesa sostenuta di riferimento relativa al 2009 è stata pari ad € 84.038,13 in termini di competenza ed € 47.017,92 in termini di cassa. Nella stesura del bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell’intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014
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 2012 E TRIENNALE 2012-2014

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 2011-2013 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.

Nel corso del 2009 l'Agenzia ha avviato la redazione del Programma Triennale 2010 – 2012 per l'individuazione dei servizi oggetto dell'Accordo di Programma previsto dalla legge regionale 1/2000 per l'equivalente periodo.

La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico. L'annunciata diminuzione delle risorse comporta la necessità di ridefinire

la programmazione dei servizi già per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si dovrà concentrare su di un programma di ridisegno della rete che sarà più dettagliatamente illustrato nel paragrafo 2.2.4 e successivi.

Per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, nel 2010 era stata avviata la definizione delle linee guida per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto; tale attività ha tuttavia assunto una minore priorità rispetto alle necessità di riprogrammare i servizi nel breve periodo e ridefinire il quadro delle risorse e dei servizi minimi su cui impostare gli obiettivi della pianificazione di lungo periodo.

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.

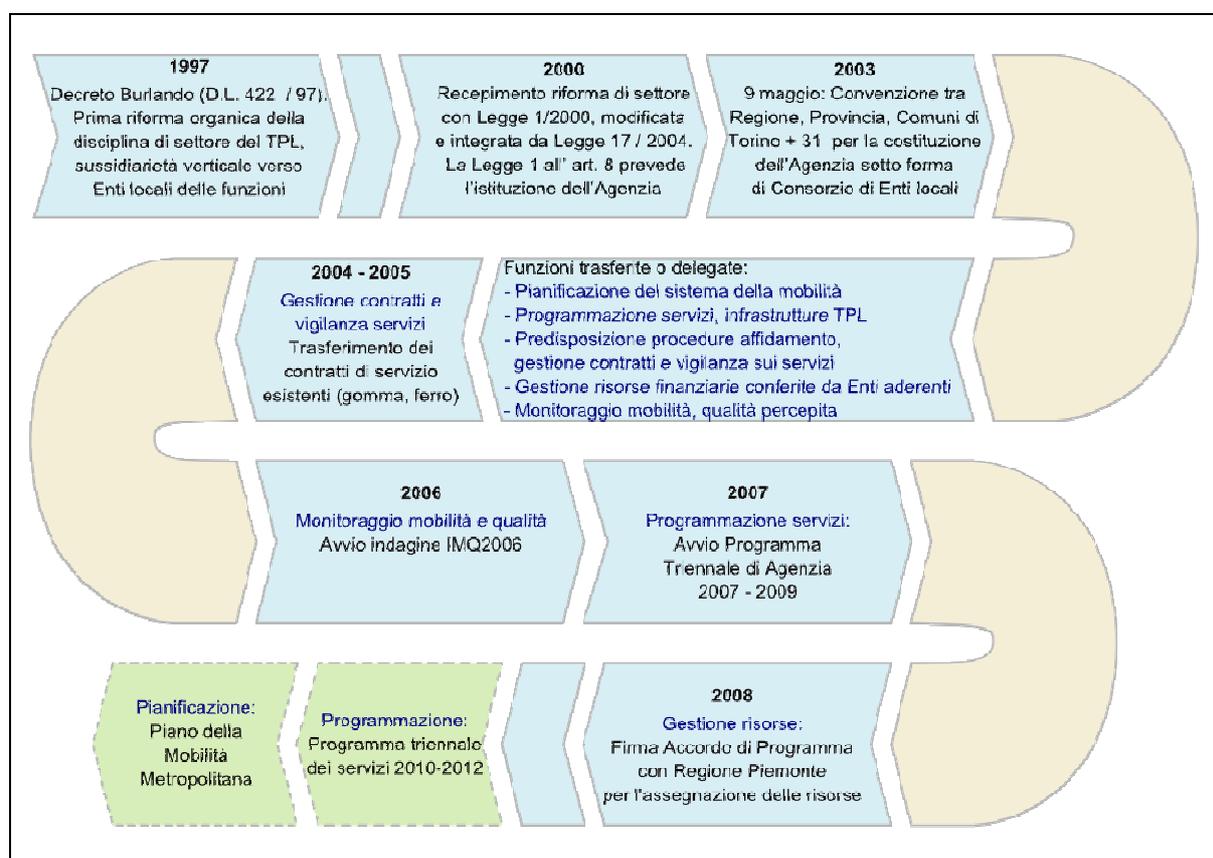


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2011, nel 2012 si prevede:

- L'avvio del cadenzamento orario sulle linee ferroviarie Torino – Susa e Torino - Bardonecchia;
- Il ridisegno della rete di superficie conseguente all'apertura parziale della nuova stazione ferroviaria di Torino Porta Susa e all'apertura della corrispondente stazione della Metropolitana.

Il programma di attività per il 2012 risulterà quindi ancora guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA)

approvato con deliberazione dell'Assemblea il 14 giugno 2007 fatto salvo il mutato quadro delle risorse disponibili e dei conseguenti aggiornamenti.

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.

2.1.1.1. Indagine IMQ 2010

Il 2011 ha visto la pubblicazione dell'indagine IMQ 2010 i cui dati servono per aggiornare le conoscenze sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.2.

2.1.1.2. Indagini IMQ 2012 e IMP 2012

Nella seconda parte del 2011 sono inoltre previste le attività di progettazione e l'avvio della procedura di affidamento per le indagini IMQ 2012 e IMP 2012.

La prima indagine (IMQ 2012) riguarderà la popolazione residente nella Provincia di Torino, si articolerà su di un campione di grandi dimensioni e permetterà, oltre all'aggiornamento delle serie storiche biennali sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti, la produzione di matrici origine/destinazione georeferenziate necessarie per tutte le applicazioni di modellistica applicata ai trasporti. Verrà valutata la fattibilità di una possibile indagine, come a suo tempo fatto in occasione della IMQ 2008, sui soggetti non raggiungibili e sui domiciliati non residenti.

La seconda indagine (IMP 2012) riguarderà la popolazione residente nelle altre province piemontesi, verrà svolta in coordinamento con l'IRES Piemonte, e servirà per aggiornare i dati sulla mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analoga indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

Essendo prevista a fine 2011 la conclusione delle attività di progettazione di entrambe le indagini, nel 2012 ci si concentrerà essenzialmente sulle attività di *field* (fase di interviste telefoniche), verifica ed elaborazione dei dati ricevuti e nella redazione dei relativi rapporti.

2.1.1.3. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati ad oggi dall'Agenzia. Essi vengono invece raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto previsto dai contratti di servizio.

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati):

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: due volte all'anno (luglio e novembre);

- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

Ulteriori passi avanti si potranno avere con l'adozione di sistemi automatici, grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliteratrici del sistema BIP. 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

Dall'indagine IMQ 2010 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).

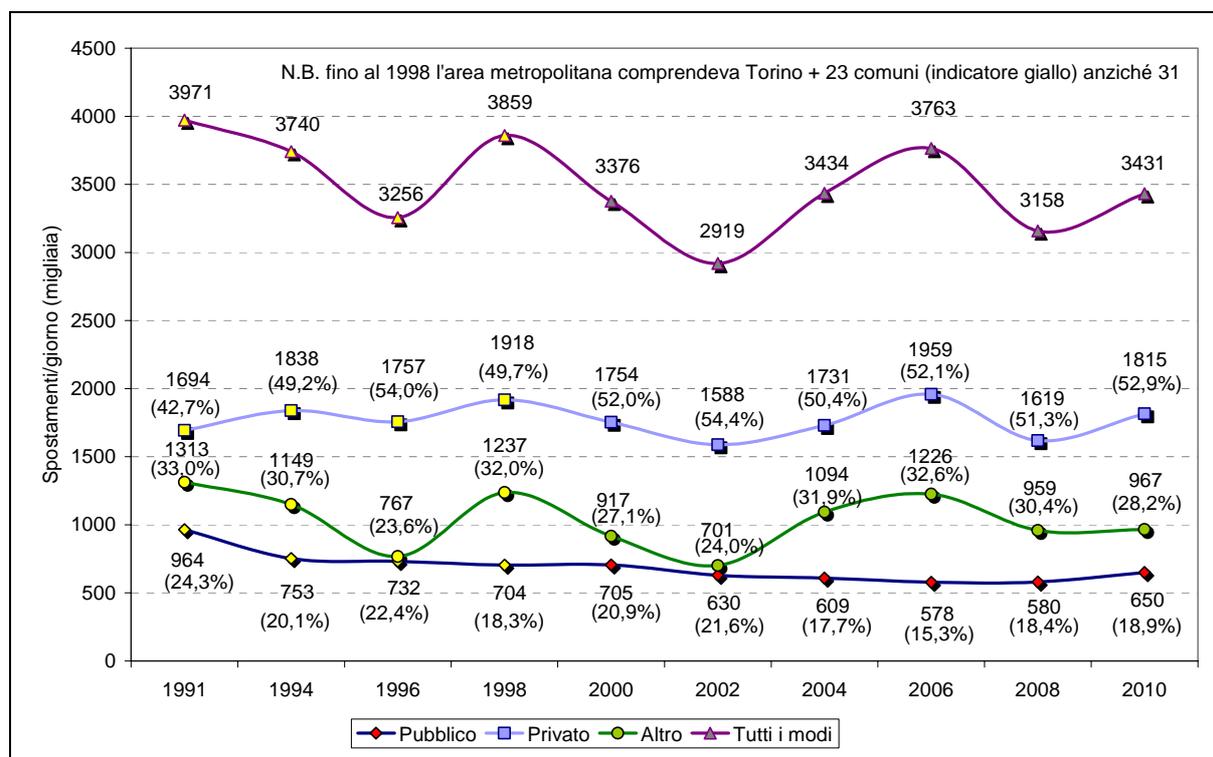


Figura 2 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

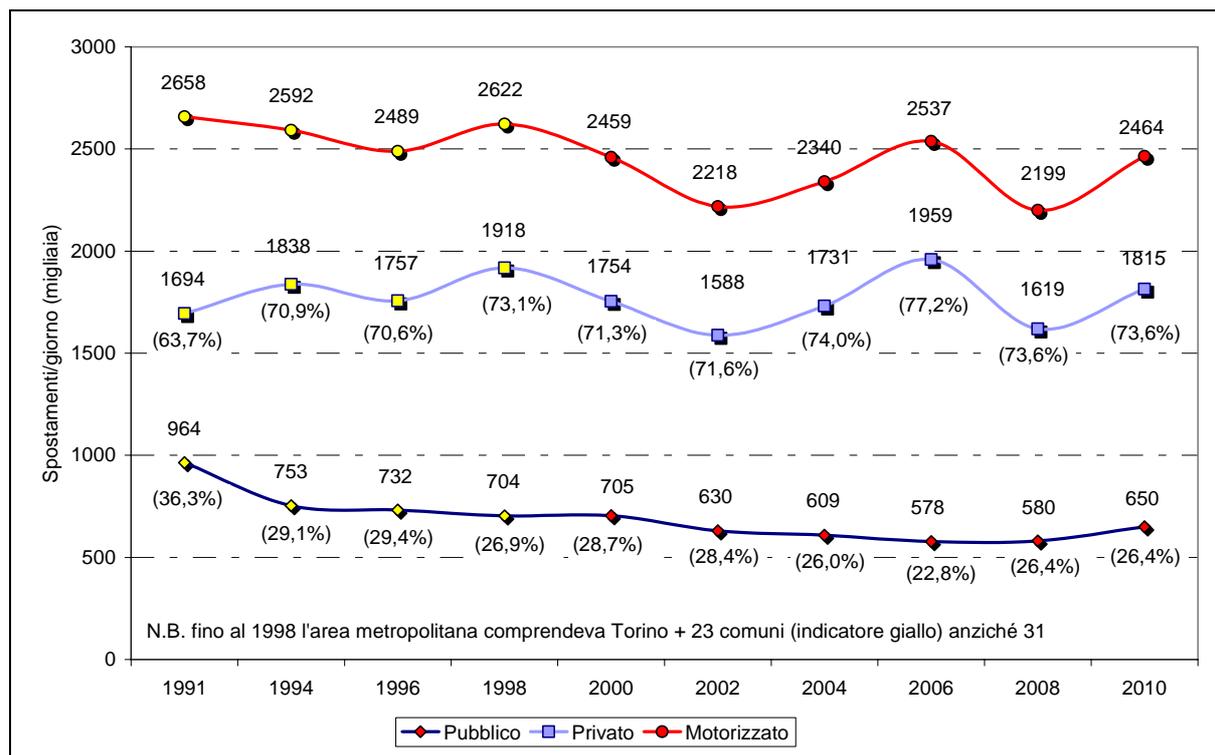


Figura 3 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

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).

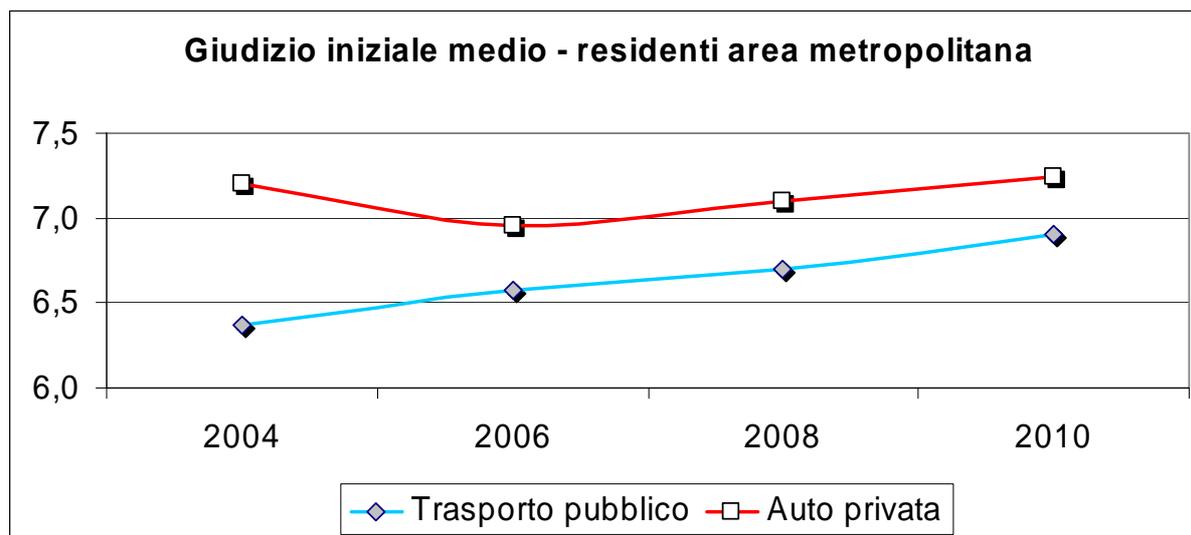


Figura 4 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

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.

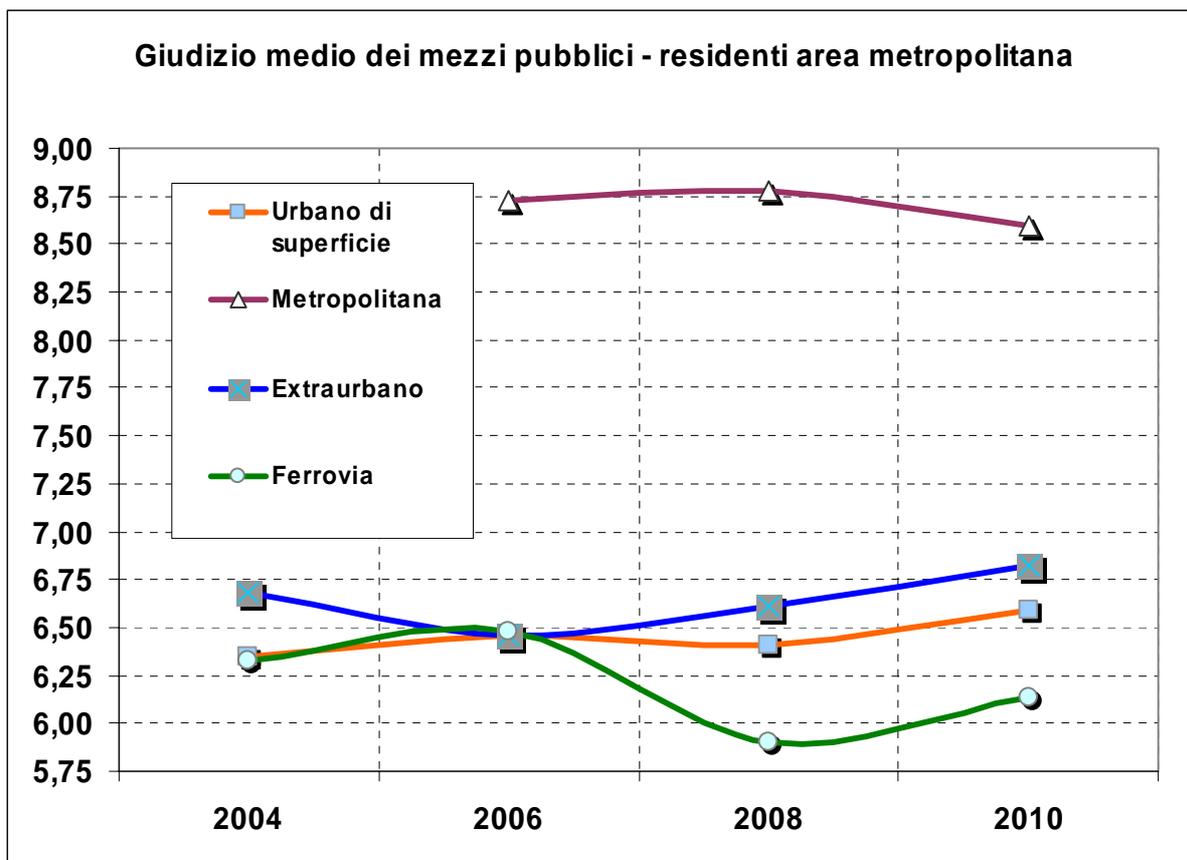


Figura 5 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

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).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (indicativamente 2015).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato oltre il 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, rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità), progetto Rete Forte.
- 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 2014), 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 2012 – 2014), 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.

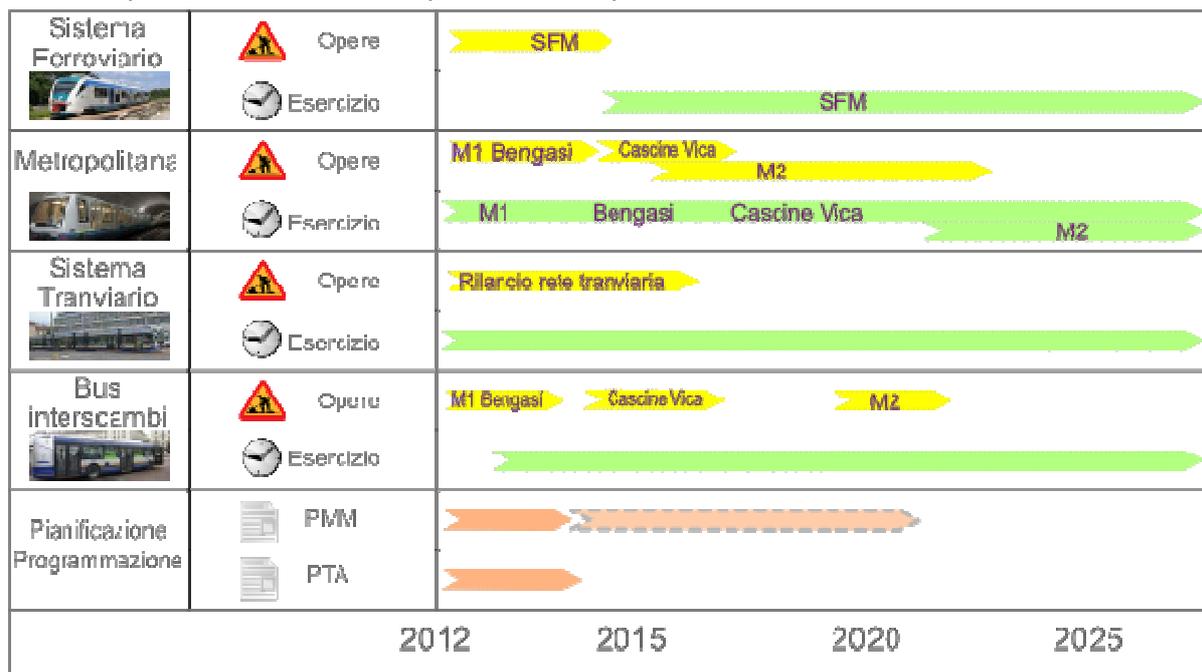


Figura 6 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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 di come tali infrastrutture si legano con la pianificazione e lo sviluppo urbanistico.

Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. La programmazione potrà subire delle modifiche anche 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

Nella RPP 2011-2013 si sottolineava l'importanza dell'uso degli strumenti di analisi appartenenti al set di codici di calcolo (programmi software) ISTMO nei processi di valutazione per la quantificazione al meglio (per quanto possibile) degli effetti dell'introduzione di modifiche all'assetto dei sistemi di trasporto.

Tali codici si basano su modelli matematici che prendono in considerazione offerta e domanda di mobilità (schematizzate da opportune rappresentazioni matematiche) 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.

L'Agenzia ha continuato nel 2011 le azioni per:

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

Per quanto riguarda il primo punto nel 2011 si è conclusa la collaborazione con il Politecnico di Torino per il progetto "Uso dei modi nell'area metropolitana di Torino" pervenendo all'identificazione e calibrazione di un modello matematico di scelta dei modi in area metropolitana.

Sulla base del modello matematico individuato si provvederà nel 2012 a generare il codice di calcolo per l'utilizzo integrato con gli altri codici di calcolo del set ISTMO.

Gli approfondimenti effettuati hanno evidenziato la non completa correttezza dell'estensione dell'applicazione del modello individuato alla valutazione delle componenti di mobilità provenienti o dirette al di fuori dell'area metropolitana rappresentate da valori aggregati per direttrice.

Sulla base del know-how acquisito, si intende pervenire nel periodo 2012-2014 ad una definizione di un modello di ripartizione modale delle componenti di mobilità in ingresso ed uscita dall'area metropolitana utilizzando una rappresentazione della domanda e dell'offerta "duale" rispetto a quella utilizzata per le analisi entro l'area metropolitana. Questa rappresentazione duale si baserà su una articolazione più disaggregata all'esterno dell'area metropolitana (disaggregazione delle direttrici a livello comunale o moderatamente pluricomunale) e più aggregata all'interno dell'area metropolitana (aggregazione delle zone a livello comunale o circoscrizionale) rispetto all'articolazione attualmente adottata. L'articolazione territoriale dovrà comunque essere coerente con quella che verrà adottata nell'IMP 2012.

Anche nel 2011 non si è operato per l'aggiornamento delle basi dati utilizzate dal codice di calcolo per la valutazione del Sistema del Trasporto Privato. Il codice di calcolo è stato tuttavia riattivato ed utilizzato per la generazione di alcune informazioni necessarie alla calibrazione del modello di ripartizione modale. Si è infine acquisita la descrizione dell'offerta viabile utilizzata dalla Provincia di Torino ed originante dal sistema 5T. Questa descrizione non è direttamente utilizzabile dal codice di calcolo ma potrà essere utilizzata nel periodo 2012-2014 per costruire l'aggiornamento degli scenari di offerta (al 2012 e di sviluppo).

Per quanto riguarda il secondo punto, gli strumenti di valutazione sopra indicati sono stati utilizzati nel 2011 negli studi sull' "Analisi Costi-Benefici del SFM" e sulla "Valenza del possibile interscambio della Linea 2 di Metropolitana con il Sistema Ferroviario nelle stazioni Porta Nuova e Zappata".

Nel 2012 gli strumenti di cui sopra saranno soprattutto utilizzati per le valutazioni degli scenari evolutivi della rete urbana-suburbana dell'area di Torino che verranno configurati, seguendo in linea di principio le indicazioni scaturite dallo studio della "Rete Forte 2012" (vedi oltre), ma effettuando i necessari adattamenti imposti dai vincoli allo sviluppo (ma anche al mantenimento della attuale configurazione della rete) costituiti dalla riduzione dei finanziamenti al TPL.

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

La nuova situazione creata dalla prevista (e sicura) riduzione dei finanziamenti al TPL impone una revisione del processo di pianificazione prefigurato nella RPP 2011-2013 e dei relativi obiettivi.

Le attività previste per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM) contenute nella RPP 2011-2012, alla quale si rimanda, dovranno subire un inevitabile rallentamento mentre diverrà prioritario l'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di un "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto di una riduzione, anche consistente, delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino possono essere così sintetizzati:

- riduzione nel periodo 2012-2014 delle risorse per gli obblighi di servizio dell'ordine del 15% (rispetto ai valori 2010) sul servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano di superficie;
- offrire comunque margini di capacità per accogliere eventuali incrementi di offerta;
- programmazione finalizzata al recupero di efficienza organizzativa delle Aziende;
- revisione del sistema tariffario;
- minimizzazione dell'impatto di questa riduzione sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini della area metropolitana e sulla qualità del servizio da loro percepita.

Quest'ultimo obiettivo può essere declinato, in termini quantitativi in

- invarianza e, se possibile, diminuzione del tempo medio di viaggio sulla rete rispetto alla situazione di inizio 2011 (ante prolungamento a Lingotto della linea 1 di metropolitana)
- mantenimento dei livelli di inizio 2011 dell'accessibilità media in origine ed in destinazione a ciascun quadrante della Città di Torino e a ciascun bacino della cintura metropolitana
- mantenimento (almeno a livello di programmazione) del livello di affollamento delle linee entro standard accettabili, tenuto conto dei livelli di regolarità di ciascuna linea.

servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana. L'SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Il Sistema Ferroviario Metropolitano si integra con gli altri servizi ferroviari, e cioè treni a lunga percorrenza e regionali, con i quali condivide le infrastrutture e l'utilizzo di alcune stazioni nelle quali si realizza l'interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. In particolare nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta": Chivasso, Carmagnola e Avigliana) potrà avvenire l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani ("servizi regionali associati").

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;
- **omogeneo:** omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- **coordinato:** nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **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 l'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;
- 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:

- 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);
- interventi per l'attivazione della nuova linea FM5.

Lo studio del nodo di Torino effettuato dall'Agenzia per conto dell'Osservatorio Torino-Lione e recepito negli accordi di Pracinat 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

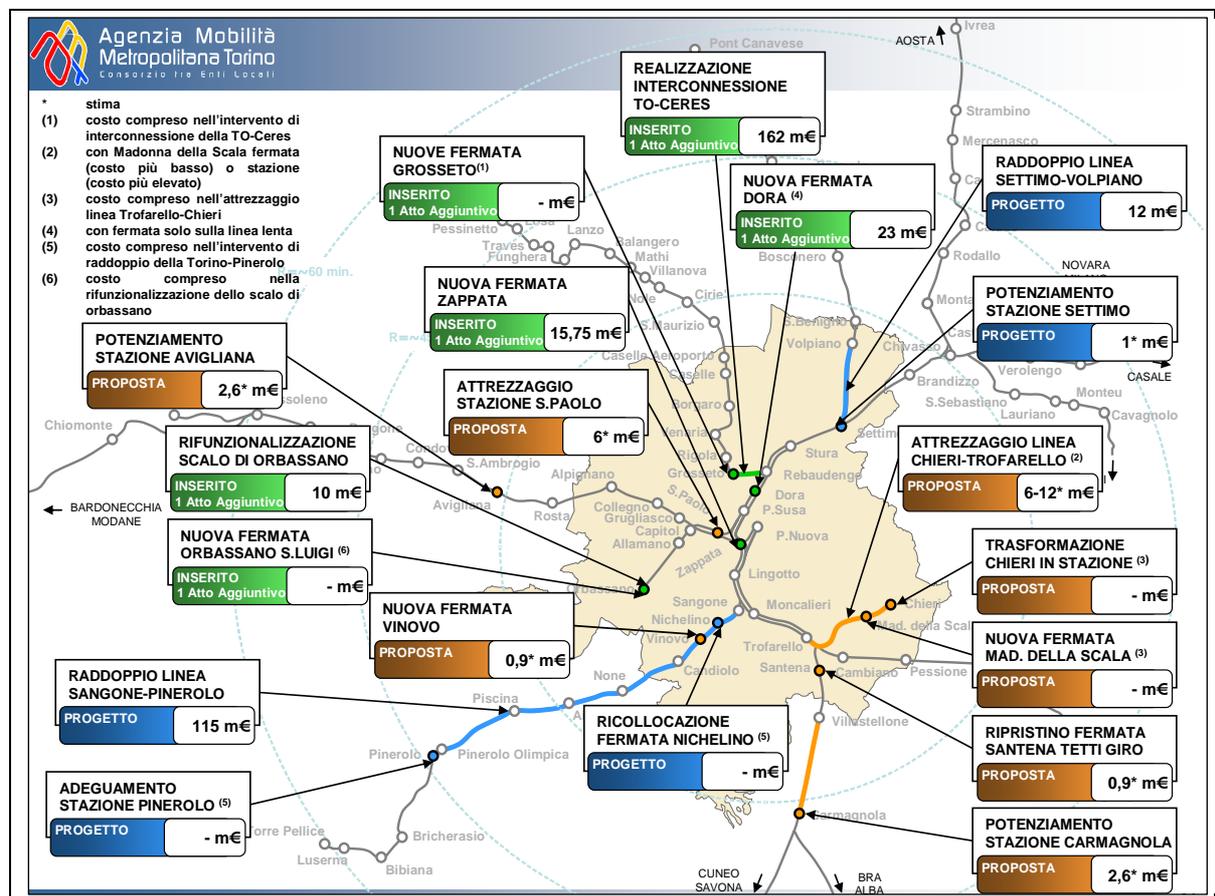


Figura 9 - Interventi infrastrutturali – Stato di avanzamento

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.

Nello studio citato il completamento della linea1 di metropolitana era previsto verso Cascine Vica e Rivoli ad Ovest e verso Piazza Bengasi (e Nichelino) a Sud.

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.

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 aggiornare le valutazioni di scenario, del sistema di trasporto pubblico adottando per la linea 2 di metropolitana il 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.

Nell'ambito degli approfondimenti tecnici relativi alla Variante 200 del PRG richiesti dalla Divisione Urbanistica della Città di Torino è emerso il tema della fattibilità/opportunità di una variante di tracciato della linea 2 che consenta il passaggio per la stazione di Porta Nuova e l'interscambio con il servizio ferroviario regionale e a lunga percorrenza (come nelle originarie valutazioni del 2006).

L'agenzia, nel corso del 2011 ha effettuato le valutazioni analitiche sulla "Valenza del possibile interscambio con il Sistema Ferroviario nelle stazioni Porta Nuova e Zappata" nelle

quali è stata confermata la maggiore validità degli schemi con passaggio per le stazioni ferroviarie.

Sempre nell'ambito dei citati approfondimenti tecnici Infra.To ha eseguito, dal punto di vista costruttivo, uno studio preliminare che ammetterebbe la fattibilità di un tracciato con giacitura lungo via Roma (con galleria sotto il parcheggio) con una stazione sotterranea a Porta Nuova in corrispondenza della stazione ferroviaria e di quella della linea 1 di metropolitana.

Appare invece difficile la realizzazione di una stazione della metropolitana in diretta corrispondenza con la stazione ferroviaria Zappata. Sarà da ricercare un posizionamento della stazione di metropolitana il più comodo possibile, dati i vincoli costruttivi imposti dalle complesse infrastrutture ferroviarie esistenti, per facilitare il collegamento pedonale con la stazione ferroviaria.

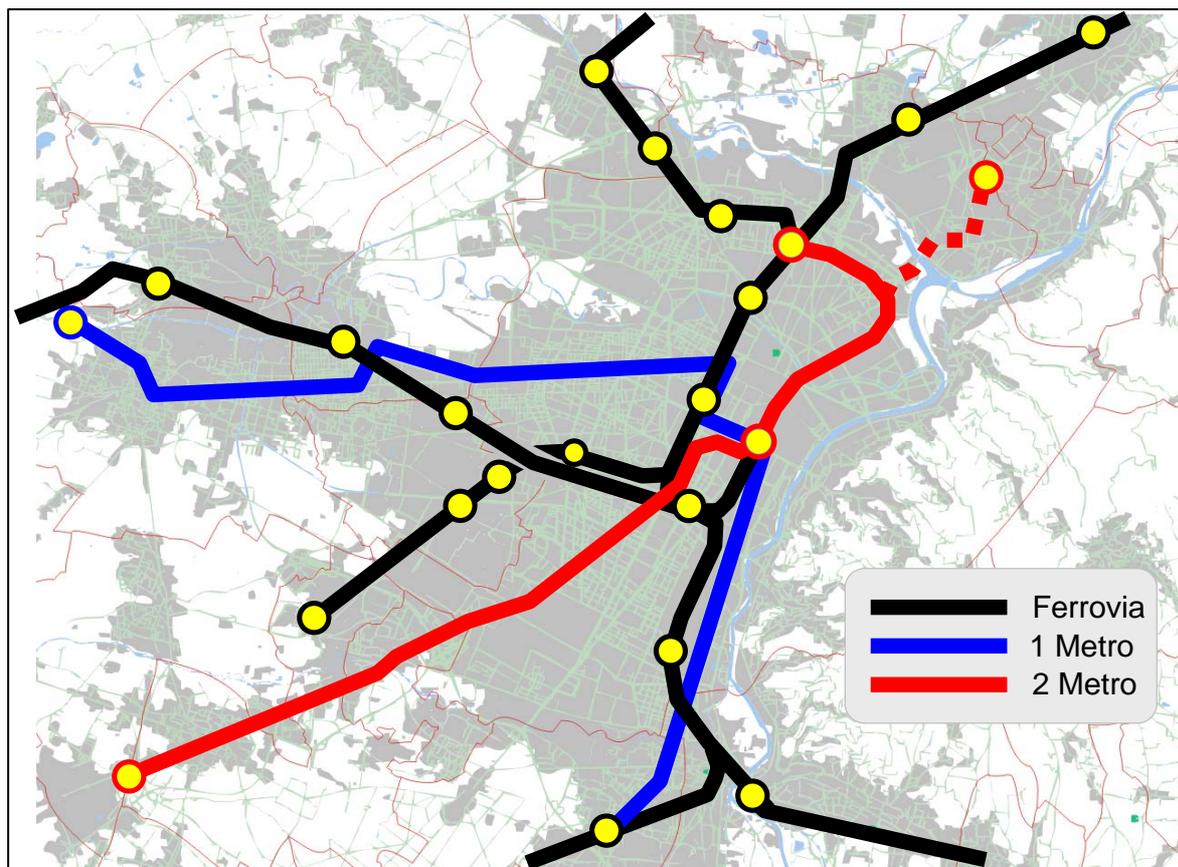


Figura 10 - Tracciato della Linea 2 di metropolitana in relazione alla linea 1 ed al sistema ferroviario

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 proposto dal Comune di Torino secondo gli studi citati viene ampliato, rispetto alla rete attuale, con infrastrutture di nuova costruzione

- sul viale della spina centrale da Piazza Baldissera a Corso Einaudi per una nuova giacitura dell'attuale linea 10);

- lungo i corsi Tortona, Novara, Vigevano, Mortara per allargamento a nord dell'attuale linea 16);
- lungo le vie Orvieto e Livorno (Spina 3) per una nuova giacitura dell'attuale linea 9;
- in via Ventimiglia (posa del binario in direzione sud) o via Genova (affiancamento del binario in direzione sud all'esistente binario in direzione nord) per una nuova giacitura della direzione sud dell'attuale linea 18
- in via Onorato Vigliani, in sostituzione di via Passo Buole, come tratto finale est-ovest della linea 18; questo tratto completa un collegamento tangenziale tra le direttrici radiali di c. Orbassano (linea 2 metro), c. Agnelli (linea 10 tram), c. Unione Sovietica (linea 4 tram) “, via Nizza (linea 1 metro).

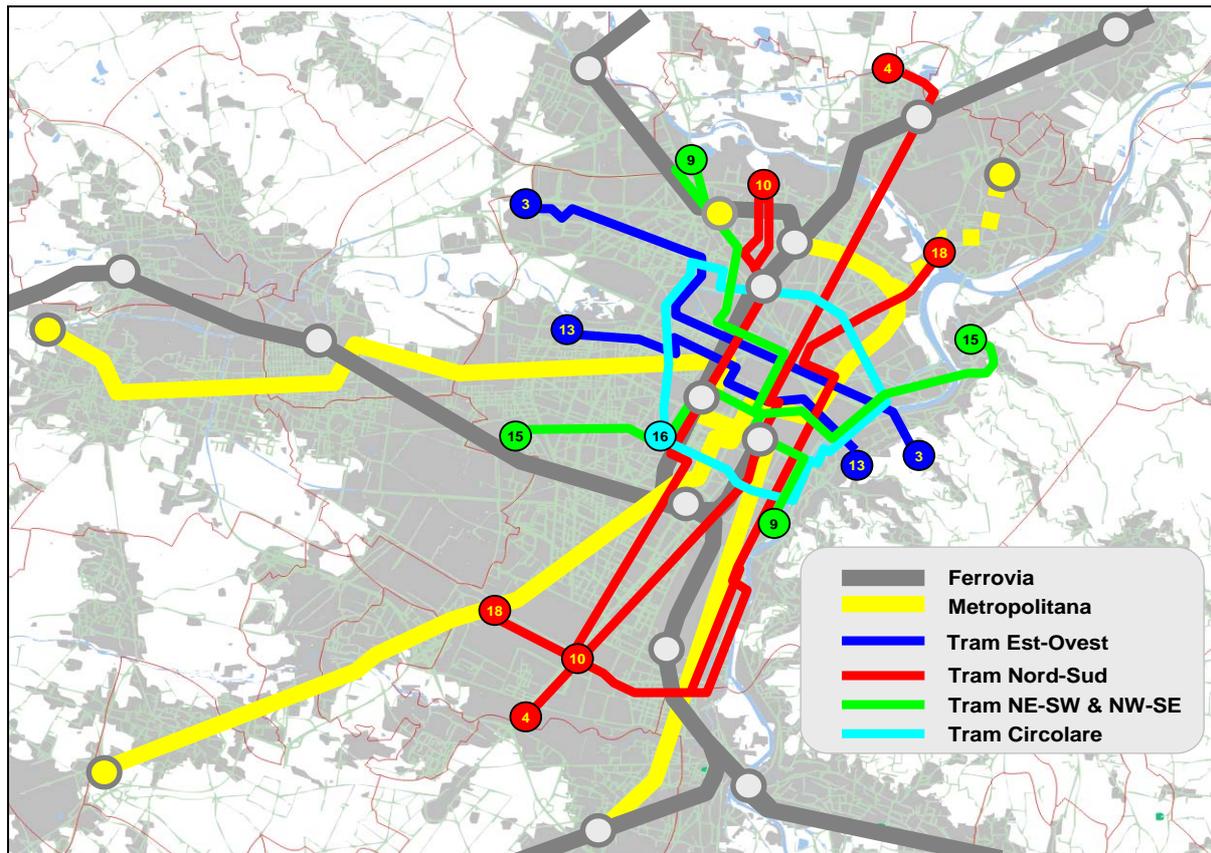


Figura 11 – Sistema tranviario

Nel corso del 2011 è stato completato il riesame di questa architettura di 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.

Il riesame, condotto nell'ambito del studio “Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico” effettuato da IBV Hüsler AG su incarico e con la collaborazione dell'Agenzia, ha portato alla proposta di uno schema per la cui definizione si sono seguiti alcuni criteri mutuati da buone pratiche che, nelle varie realtà Europee nelle quali questi sono stati applicati, hanno prodotto risultati altamente positivi; tra questi:

- raggio di influenza delle stazioni ferroviarie 500 m
- raggio di influenza delle fermate del TPL urbano/suburbano 500 m
- distanze di interscambio tra fermate di linee differenti limitate entro 150 m, al massimo 200 m.

- passaggio di più linee in nodi “forti” ove l’interscambio è agevole e l’offerta è superiore alla media
- linee a servizio continuo (per le quali non viene comunicato l’orario di passaggio alle fermate) con intervalli di passaggio non superiori a 10 minuti (nel servizio diurno) e non inferiori ai 5 minuti (per evitare instabilità ed accodamenti nel servizio erogato)
- sovrapposizione di più linee per formare corridoi “forti” ove la domanda lo richiede

Nello schema emerge la fondamentale importanza di un “ottimo” disegno dei punti di interscambio in termini di prossimità spaziale e temporale degli accessi ai vari servizi.

Lo schema proposto individua quattro “porte” tranviarie: Porta Susa, Porta Nuova, Porta Palazzo, Piazza Vittorio Veneto - nelle quali convergono più linee tranviarie provenienti da quadranti diversi della città - poste su un “anello tranviario” interno, o “ring”, che contorna l’area centrale (coincidente grosso modo con la ZTL ambientale).

In linea di principio il soddisfacimento delle esigenze di mobilità originanti e/o destinate nell’area interna al “ring” dovrebbe essere riservato a mezzi pubblici a zero emissioni (tram, linee star), alla ciclabilità ed alla pedonalità.

Per quanto riguarda l’infrastruttura tranviaria le indicazioni del “Progetto Rete Forte 2012” confermano, con qualche variazione, l’architettura prevista dagli studi sulla linea 2 di metropolitana.

Con riferimento alle dimensioni dei bacini di traffico potenziali sono plausibili nel breve-medio termine

- il mantenimento dell’impianto sulle vie Cigna e Cecchi, considerato cooperativo e non alternativo a quello sul viale della Spina Centrale
- il prolungamento verso ovest (c.so Marche) dei binari dell’attuale linea 13,

mentre sono plausibili nel più lungo termine

- una diramazione verso sud (p.zza Pitagora) dei binari dell’attuale linea 15
- l’allargamento verso sud (Marmolada – Rosselli – De Nicola/Tirreno - Zappata) dell’anello tranviario dell’attuale linea 16)

Con riferimento all’interscambio con il sistema ferroviario sono raccomandabili:

- la costruzione dell’impianto tranviario su c.so Bolzano per servire la Stazione Porta Susa anche dal lato centro città
- la costruzione di un sovrappasso tranviario del fascio binari della stazione Lingotto (tra via Nizza e corso Caio Plinio all’altezza di via Casorati) con fermata in corrispondenza e con accesso diretto alle banchine ferroviarie) e rientro sulla rete esistente in via Passo Buole o su quella ipotizzata in via Onorato Vigliani percorrendo via Pio VII
- la costruzione di una diramazione tranviaria da largo Grosseto a largo Giachino lungo corso Grosseto e via Casteldelfino per servire la stazione ferroviaria Grosseto della FTC.

Per quanto riguarda i tracciati delle linee, sono possibili varie alternative che seguono, oltre i criteri già esposti, il principio del passaggio per almeno due “porte tranviarie”.

Le alternative sono comunque caratterizzate dal passaggio di più linee davanti agli accessi alla nuova stazione di Porta Susa, lungo Corso Bolzano e/o Corso Inghilterra e dalla creazione di corridoi “forti” esterni al “ring”, con sovrapposizione di due linee: ciò in primo luogo sui tre assi principali

- Unione Sovietica – Turati – Sacchi

- Agnelli – IV Novembre – Duca degli Abruzzi
- Giulio Cesare

e quindi sugli assi

- Fabrizi - Bianchi
- Monginevro

mentre con la realizzazione della linea 2 di metropolitana, in particolare in presenza della diramazione verso Pescara, perde di valenza l'attuale asse tranviario

- XI Febbraio – Bologna – Strada di Settimo - Sofia;

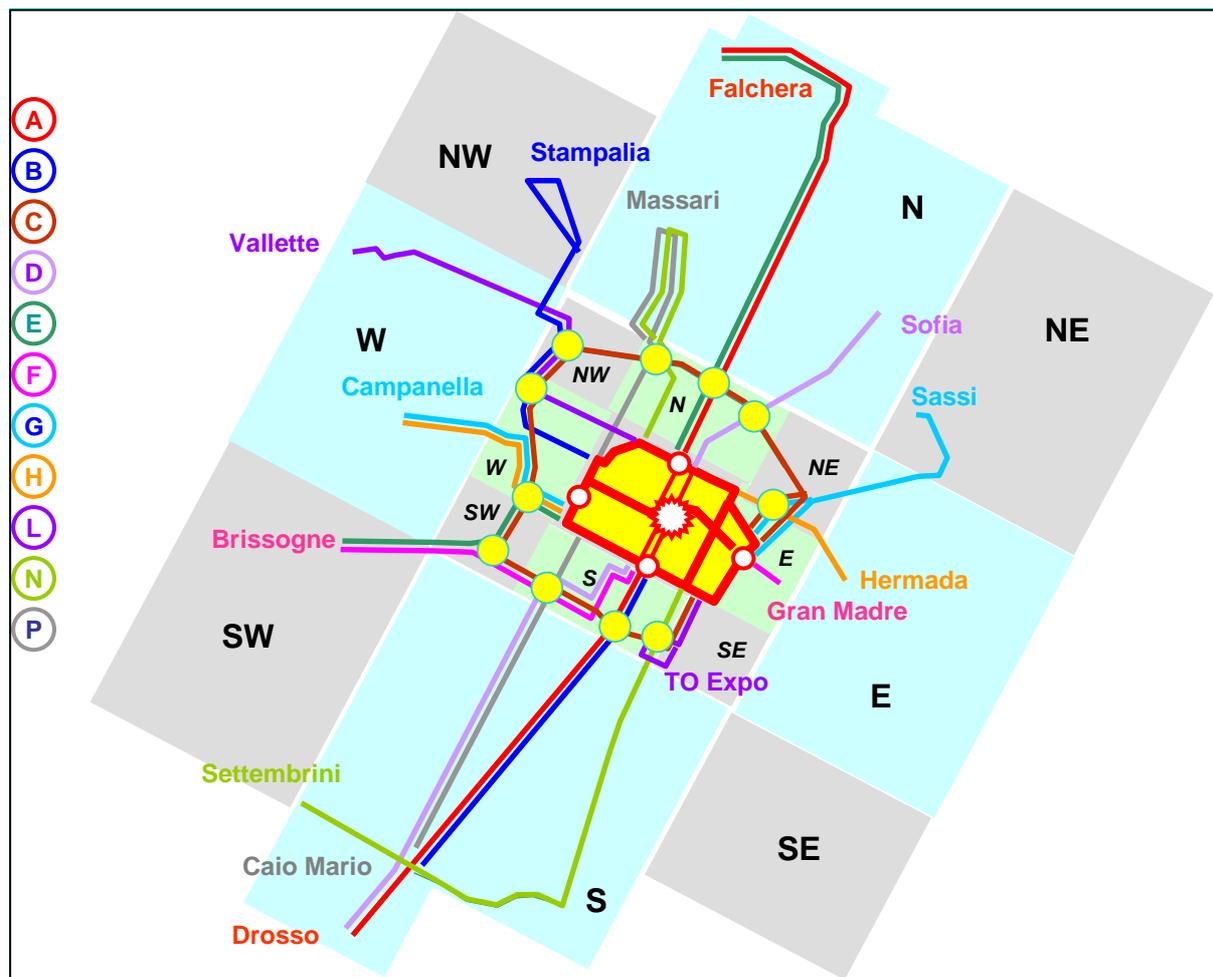


Figura 12 – Schema di rete tranviaria

Lo schema descritto potrà essere attuato per fasi in coerenza con l'avanzamento dello sviluppo dei sistemi più forti (ferroviario e di metropolitana).

Nel breve-medio periodo, dal punto di vista dell'architettura del sistema, il fattore prioritario è la realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è stata recentemente attivata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

L'intervento che sembra più corrispondere alle necessità è la realizzazione della infrastruttura tranviaria su Corso Bolzano tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II, con realizzazione di deviatori e curve per la svolta sia destra che sinistra; ciò

consente l'istridamento della linea 10 davanti alla nuova Porta Susa e può permettere lo scambio dei percorsi delle linee 9 e 13, nella fascia di territorio compresa tra l'asse Tassoni-Ferrucci-Adriano e l'asse Statuto-San Martino-XVIII Dicembre-Bolzano con passaggio di entrambe le linee davanti alla nuova Porta Susa.

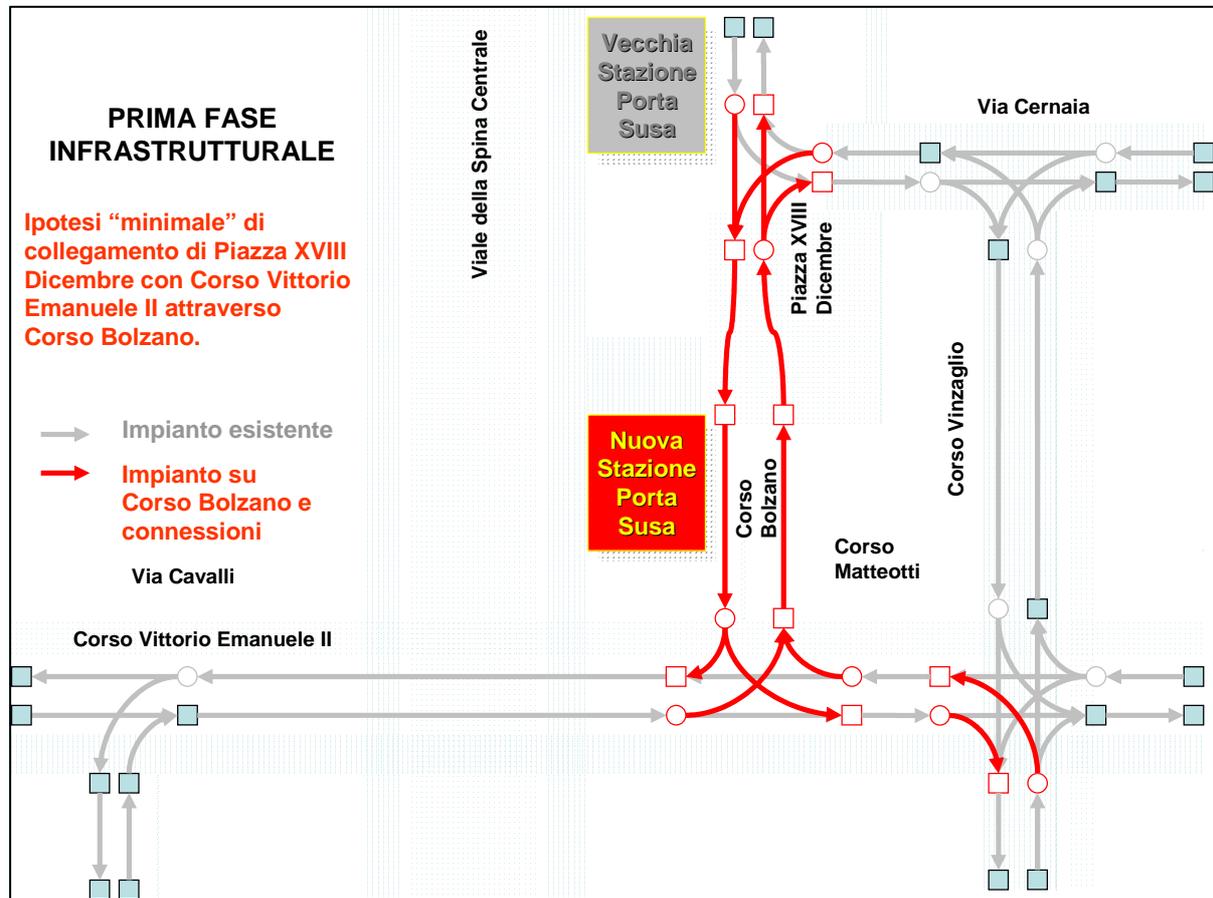


Figura 13 – Ipotesi di impianto tranviario su Corso Bolzano

In ottica di riduzione delle percorrenze bus all'interno del "ring", da Porta Susa verso est sul canale centrale Cernaia-Micca-Po è comunque necessario affiancare alla linea 13 un'altra (almeno) linea tranviaria per soddisfare la domanda di mobilità diretta verso le aree più centrali (piazza Castello, piazza Vittorio Veneto) e proveniente dalla ferrovia, dalla linea 1 di metropolitana e da linee bus attestata.

Questa potrebbe essere la linea 15 deviata sul canale centrale e quindi su corso Bolzano, come previsto da numerosi strumenti di piano ma, in alternativa, potrebbe anche essere una nuova linea di rinforzo (una sorta di X13 o 13/) sul tratto Adriano-Vittorio Veneto.

In questo caso la linea 15, con una piccola deviazione su Stati Uniti-Sacchi-XX Settembre (e la posa di qualche raccordo per effettuare il ritorno per Arsenale-Vittorio Emanuele II-Sacchi-Stati Uniti) potrebbe affiancare la linea 4 tra Porta Nuova e Piazza Castello per soddisfare la domanda di mobilità diretta verso le aree più centrali (piazza castello, Piazza Vittorio Veneto) e, anche in questo caso, proveniente dalla ferrovia, dalla linea 1 di metropolitana e da linee bus attestata,

Nel periodo 2012-2014 si dovrà valutare, di concerto con la Città di Torino e GTT, quali elementi tra quelli prospettati possano entrare nel citato "Piano di Riordino".

In ogni caso è prevedibile che dovranno essere attuati, in ottica di riduzione di percorrenze e quindi di eliminazione di sovrapposizioni e parallelismi, interventi di attestamento di parte del servizio bus sulle linee che costituiscono gli assi portanti del sistema.

Nel breve termine non saranno disponibili il SFM nella sua piena operatività e la linea 2 di metropolitana per cui sarà necessario attestare alcuni servizi bus sulle linee tranviarie attuali.

Allo scopo di eliminare o, quantomeno limitare, i disagi per i passeggeri e garantire maggiore offerta effettiva a parità di risorse impegnate (guidatori e motrici) si dovrà prevedere la definizione di un programma di protezione e rilancio del sistema.

In quest'ottica si dovranno prevedere azioni per una decisa lotta ai fenomeni che causano rallentamenti ed intoppi al movimento delle motrici tranviarie; tra le altre azioni:

- diradamento delle sovrapposizioni con le linee bus
- controllo assiduo dei livelli di priorità semaforica assicurato dal sistema 5T
- controllo assiduo e sanzionamento della sosta abusiva in alcuni tratti nevralgici
- ove possibile aumento del livello di semaforizzazione asservita, di separazione e di protezione dal traffico privato

Il programma di rilancio dovrà essere valutato anche attraverso la necessità del 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.

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Nella RPP 2011-2013 si affermava il principio di attestamento, nell'orizzonte di lungo periodo, delle linee di autobus 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.

Il principio rimane valido; nel quadro del citato "Piano di Riordino", interventi di attestamento delle linee bus dovranno già essere intrapresi nel periodo 2012-2014 anche in assenza del dispiego delle potenzialità dei sistemi più forti (ferrovia e metropolitana) ricercando una più decisa sinergia con il sistema tranviario.

Nel periodo 2012-2014 si provvederà quindi al completamento degli interventi previsti in questa ottica dal PTA 2007-2009 (Zone Mirafiori Sud e Falchera di Torino, Zona Ovest della Cintura) e non ancora attuati.

Inoltre dovrà essere affrontato il ridisegno di dettaglio della rete bus in area centrale, al fine del:

- diradamento delle sovrapposizioni con le linee tranviarie all'interno del "ring"
- passaggio o attestamento alle "porte tranviarie"
- tendenziale diradamento dei capilinea all'interno del "ring" mediante unione di linee provenienti da quadranti adiacenti della città da "saldare" in corrispondenza delle "porte tranviarie"

È prevedibile che gli interventi del tipo citato non permettano di raggiungere l'entità di riduzione del fabbisogno di compensazioni economiche necessaria a soddisfare i vincoli sul finanziamento disponibile.

Sarà quindi necessario un riesame del servizio ad intensità "debole" o "intermedia" basato sui principi di:

- regolazione del servizio ad orario “cadenzato” con intervalli di passaggio “mnemonici” 10-20 o 15-30 minuti,
- intervallo di passaggio delle corse in periodo di morbida multiplo di quello delle corse in periodo di punta,
- revisione (tendenzialmente accorciamento) dei percorsi per permettere il cadenzamento dell’orario con intervalli mnemonici e mantenere la regolarità dei passaggi.

Nel medio periodo l’avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano consentirà un graduale ridisegno dei servizi di bus metropolitani (suburbani) in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie.

2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2012-2014

2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

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.

Il successivo Programma Triennale sarà sviluppato in coordinamento con il programma triennale della Regione Piemonte 2011- 2012 – 2013.

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:

Sono previsti interventi di riorganizzazione dei servizi già rivolti all’attuazione del SFM;

2012 Realizzazione del servizio cadenzato della Linea Torino – Bardonecchia/Susa

Realizzazione del servizio cadenzato per una produzione complessiva annua di circa 1.700.000 treni*km e 31.800 treni*ora.

Servizio feriale

Le caratteristiche del nuovo servizio base feriale sono le seguenti:

Tratta Susa – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni
- Porta Nuova partenza al minuto 45 ed arrivo al minuto 15
- Fermate tutte compresa Grugliasco
- Materiale dedicato: treno Vivalto (locomotore 464 + 5 carrozze Vivalto + pilotina Vivalto)

Tratta Bardonecchia – Torino

- Cadenzamento orario in entrambe le direzioni
- Porta Nuova partenza al minuto 20 arrivo al minuto 40
- Fermate tutte in alta valle + Bussoleno, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno/Grugliasco
- Materiale dedicato: Navetta DP (locomotore 464 + 4 carrozze DP + pilotina DP)

Inoltre potrà essere previsto un ulteriore inserimento di 2 tracce di potenziamento in fascia pendolare, fra Bussoleno e Torino e viceversa, l'una in afflusso a Torino e l'altra in deflusso da Torino con tutte le fermate intermedie.

Servizio festivo

Per il Servizio festivo sarà programmato un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con tutte le fermate intermedie per i treni della media e bassa valle e tutte le fermate in alta valle + Bussoleno, S.Antonino, Avigliana, Alpignano, Rosta e Collegno per i treni da/per Bardonecchia.

Punti di interscambio ferro-gomma

Per permettere la riprogettazione del servizio automobilistico della valle al fine di consentire l'interscambio in coincidenza con partenze ed arrivi dei treni sono stati realizzati tre punti di interscambio (nel quale realizzare l'incrocio dei treni pari e dispari)

- Oulx in Alta Valle
- Bussoleno in Media Valle
- Avigliana in Bassa Valle

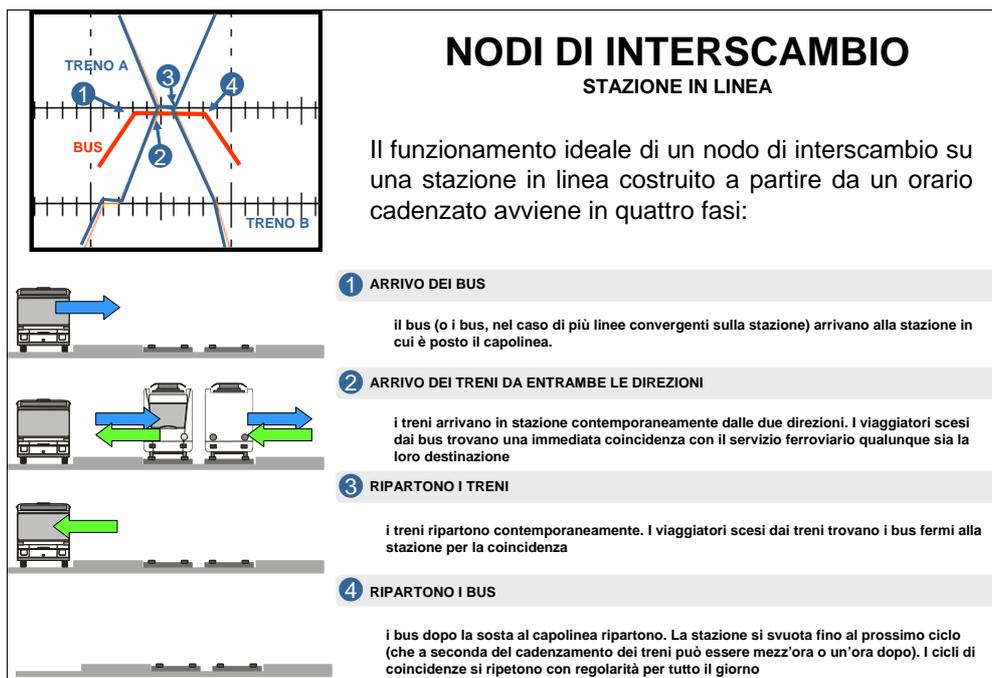


Figura 14 – schema di funzionamento dei nodi di interscambio di Avigliana, Bussoleno e Oulx

2013 / 2014 avvio SFM

Con il completamento del Passante ferroviario sarà avviata una prima fase del sistema ferroviario metropolitano (SFM) con le linee FM1 Rivarolo – Chieri e FM4 CARMAGNOLA – CHIVASSO con estensioni a BRA e IVREA. L'orario cadenzato SFM avrà le seguenti specifiche:

- I treni del servizio metropolitano devono effettuare tutte le fermate : Trofarello – Moncalieri – Lingotto – (Zappata) – Porta Susa – (Dora) – Rebaudengo – Stura – Settimo – Brandizzo;
- Il servizio base deve prevedere un cadenzamento semiorario in entrambe le direzioni che diminuisce in un cadenzamento orario nelle ore di estremità;
- I tempi di percorrenza devono essere omogenei; l'introduzione di nuovo materiale a potenza distribuita e l'utilizzo omogeneo di quello esistente per servizi ad elevata frequentazione faciliterà l'uniformità dei tempi di percorrenza; inoltre uniformando la percorrenza si realizzeranno tracce omogenee che permettono il pieno sfruttamento della capacità della infrastruttura ferroviaria.

Il servizio base potrà essere integrato con i necessari rinforzi per rispondere a picchi di domanda.

Il servizio dovrà essere svolto inizialmente con treni adatti al servizio metropolitano e successivamente con i nuovi elettrotreni.

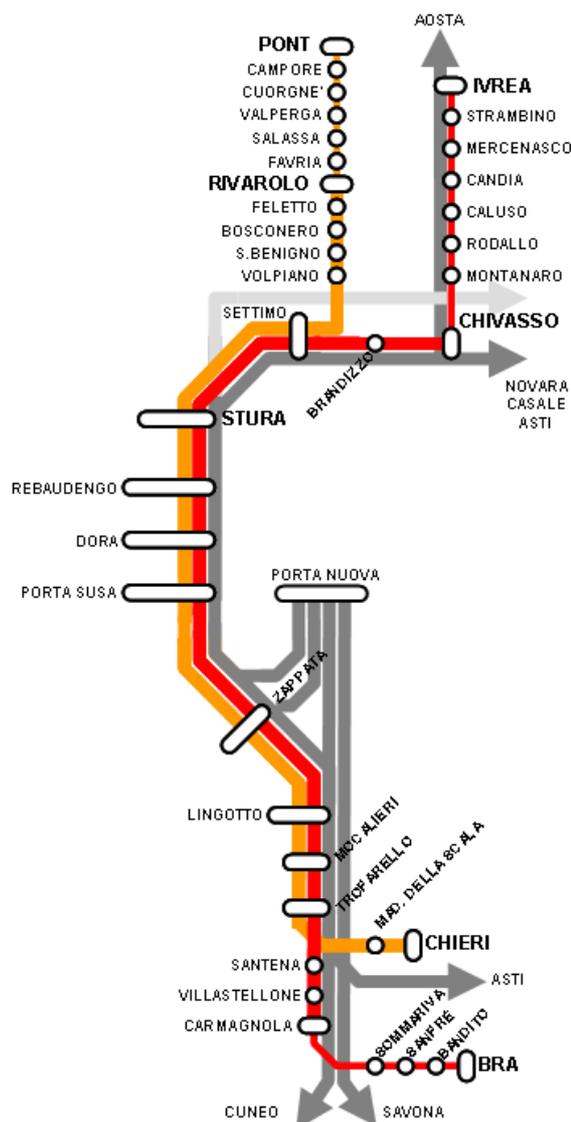


Figura 15 - FM1 (in giallo) e FM4 (in rosso) con i treni regionali associati

Il coordinamento tra le linee FM e le linee regionali associate sarà realizzato nelle stazioni porta di Carmagnola e Chivasso.

Dal momento che la linea FM4, coprendo l'intera tratta metropolitana Settimo-Trofarello, si inserisce come ossatura portante nel SFM e risulta strettamente correlata con la linea FM1 Chieri-Rivarolo, si coordineranno al meglio le due linee per distanziare quanto più possibile uniformemente i due servizi.

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 in particolare modo per quanto concerne le fasi di cantiere

Nel periodo 2012-2014 non sono previste ulteriori estensioni del sistema di metropolitana, il prolungamento a Bengasi della linea 1 è previsto per il 2015.

Tram:

Come si è visto al punto 2.2.4 l'intervento che appare prioritario è "portare" le linee tranviarie a servire direttamente la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa. L'effettiva praticabilità di questa opzione per il periodo 2012-2014 dovrà essere verificata con la Città di Torino e dipenderà dalla capacità di reperire i finanziamenti alla realizzazione delle infrastrutture minime necessarie.

Analogo discorso vale per la linea 15 da portare eventualmente a servire direttamente la stazione di Porta Nuova.

Si conferma per il periodo 2012-2014 la necessità di perseguire l'estensione 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.

Bus:

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

In ottica di miglioramento dell'interscambio dei servizi automobilistici con i servizi ferroviari già da fine 2011-inizio 2012 alcune linee urbane/suburbane bus saranno portate a transitare (linee 55 e 60) o ad effettuare capolinea (linea 57) nei pressi della nuova stazione Porta Susa.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 11, 29, 51-51/, 59.

Con riferimento al "Piano di Riordino" citato al punto 2.2.1, in ottica di attestamento di linee bus sulla rete di metropolitana e tranviaria, già da fine 2011-inizio 2012 sarà riorganizzato il servizio delle linee 28, 65-65/ in funzione di adduzione alla linea 1 di metropolitana in zona Parella mentre il servizio delle linee 63 e 50 sarà riorganizzato in funzione di adduzione alla linea tranviaria 4 rispettivamente in zona Mirafiori Sud e Falchera-Rebaudengo.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 34, 45 e 67 in funzione di adduzione alla linea 1 di metropolitana in Zona Ospedali.

Alcuni degli interventi citati vanno già nella direzione di ridurre le percorrenze e la sovrapposizione con le linee tranviarie in area centrale; ulteriori interventi di questo tipo sono già previsti per fine 2011-inizio 2012 per le linee 12 e 58.

Nel periodo 2012-2014 saranno da valutare altri interventi di questo tipo, ad esempio per le linee 14 e 52.

Un altro ambito di intervento sarà la revisione del servizio serale da rivedere secondo il principio di "meno linee ma più frequenti" concordemente alle proposte formulate nell'ambito del "Progetto Rete Forte 2012": intervalli di passaggio "mnemonici" standardizzati a 15 minuti per le linee urbane ed a 30 per le direttrici di collegamento con le aree suburbane.

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

A differenza di quanto previsto dagli Accordi di Programma e sulla base delle risorse disponibili sul Bilancio Regionale 2011, con D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011 è stato impostato un efficientamento dei costi che, sviluppandosi attraverso una razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2011-2013 nella misura rispettivamente del -3%, del -10% e del -12% l'anno con decorrenza dal 2011 e sulla base delle risorse 2010, ha assegnato agli Enti soggetti di delega risorse inferiori a quelle attese, prevedendo comunque un miglioramento qualitativo dei servizi offerti oltre che un risparmio di risorse pubbliche.

Ipotizzando di poter disporre di trasferimenti statali dell'ordine di 180 milioni/anno per il prossimo triennio e di metà dei maggiori introiti derivanti dalla manovra tariffaria che entrerà in vigore con il 2012, inoltre, la Regione ha comunicato agli Enti soggetti di delega la necessità per il triennio 2012-2014 di un'ulteriore riduzione della spesa pari al 5% nel 2012 e, nel 2013 del 5% per i servizi gomma e del 10% per i servizi ferroviari.

Detta riduzione di risorse, sulla base delle obbligazioni contrattuali derivanti dai Contratti di Servizio conferiti all'Agenzia in vigore, determina la necessità di attuare riorganizzazioni dei servizi attuali che incidano sulle compensazioni contrattuali.

Appare evidente che tale nuova situazione finanziaria, a seguito dell'entità delle poste economiche individuate, non possa trovare applicazione se non nella predisposizione e successiva attuazione, a seguito di approfondimenti congiunti con le Società concessionarie e con gli Enti territorialmente interessati, di Piani di Attuazione di ridisegno della Rete di Trasporto, finalizzati ad adeguare il servizio alle ridotte risorse disponibili, in un quadro contrattuale che sarà definito dai nuovi Contratti di servizio che saranno sottoscritti dall'Agenzia a conclusione delle procedure di affidamento attualmente in corso.

Nella progettazione di tali Piani si terranno in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), i risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" commissionato dall'Agenzia allo Stubio IBV Hüsler A.G. tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- Necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
 - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
 - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" della restanti linee di superficie;
 - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
 - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
 - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio)
 - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".

2.3.3.1. Contratti TPL bus e tram

In attesa della chiusura delle procedure di gara avviate, la situazione economica sopra richiamata ha determinato le condizioni per la predisposizione e attuazione, congiuntamente con la Città e la Società concessionaria, di una prima fase di interventi di razionalizzazione del Servizio (sostanzialmente in ambito urbano).

In tale contesto hanno trovato realizzazione sia gli interventi di razionalizzazione già previsti dal PMU e non ancora attuati (es. riorganizzazione del servizio in area Falchera e in area Mirafiori sud a beneficio del servizio "interquartiere" e di adduzione alla Linea 4) sia gli interventi di adeguamento della Rete alle nuove condizioni infrastrutturali (es. attestamento a Piazza Carducci delle Linee 1 e 35, variazioni delle Linee 55, 57 e 60 a beneficio della nuova Stazione Ferroviaria di Porta Susa, etc.) sia le nuove necessità emerse sul territorio

(es, attestamento in Largo Marconi della Linea 61, prolungamento in Corso Settembrini della Linea 10, transito presso la Stazione Ferroviaria Lingotto della Linea 18, etc.).

L'attivazione dei nuovi Contratti di Servizio e la predisposizione dei Piani sopra richiamati dovrà consentire di offrire una risposta condivisa, efficace e sostenibile alle esigenze ancora insoddisfatte nonché legate alle mutate esigenze territoriali, quali, ad esempio:

- Miglioramento del servizio nei Comuni della zona ovest (Collegno, Grugliasco, Rivoli);
- Mantenimento del 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;
- Riduzione dei tempi di penetrazione in Torino e miglioramento dei collegamenti con il servizio di Metropolitana, in attesa dell'effettivo avvio dell'SFM) per quei Comuni non direttamente "beneficiari" (es, Venaria, Rivalta, Orbassano, Alpignano, Vinovo, etc.);
- Adeguamento dei servizi alle mutate condizioni territoriali (es. necessità di rispondere alla necessità di mobilità pubblica all'interno dell'Unione NET e delle eventuali nuove aggregazioni amministrative, migliorando la possibilità di penetrazione in Torino avvalendosi di opportuni nodi di interscambio);
- Necessità di implementare il Servizio Notturno "NightBuster", necessario per collegare in orari notturni il Centro Città con le periferie urbane e (in estate) con i Comuni dell'Area Metropolitana;
- 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 tradizionale;
- Integrazione dei Servizi Extraurbani con quelli Ferroviari in modo da addivenire a un'offerta sulla medesima direttrice commisurata alla domanda e distribuita nelle fasce orarie secondo i principi del "cadenzamento";
- Potenziamento servizi in occasione di particolari eventi (es. World Master Games 2013, etc.).

2.3.3.2. Contratti ferroviari

Lo scenario 2012 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 e con i Contratti di Servizio ferroviario.

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

			ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013	ESERCIZIO 2014
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	2.933.265	3.506.887	4.181.154	4.181.154
		euro	56.236.248	56.236.248	70.243.924	70.243.924
	Modane - Susa - Torino	tr X km	1.170.018	1.170.018	1.170.018	1.170.018
		euro	21.826.386	21.826.386	21.826.386	21.826.386
	Torino - Pinerolo - Torre Pellice	tr X km	549.255	549.255	549.255	549.255
		euro	13.177.412	13.177.412	13.177.412	13.177.412
	Chieri - Torino - (Rivarolo) (FM1)	tr X km	259.972	259.972		
		euro	5.505.164	5.505.164	511.111	511.111
	Torino - Chivasso - Ivrea (FM4)	tr X km	298.774	298.774		
		euro	5.197.410	5.197.410	373.154	373.154
	Torino - Chivasso - (Novara) (FM4)	tr X km	275.721	275.721		
		euro	3.808.420	3.808.420	291.098	291.098
	Torino - Bra (FM4)	tr X km	379.524	379.524		
euro		6.721.456	6.721.456	1.134.608	1.134.608	
avvio potenziamento linea Modane-Torino	tr X km		573.623	573.623	573.623	
	euro		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	
avvio FM4 (Bra) - Carmagnola - Chivasso - (Ivrea)	tr X km			1.888.258	1.888.258	
	euro			32.930.155	32.930.155	
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	1.068.879	1.068.879	2.046.539	2.046.539
		euro	20.156.923	20.156.923	34.451.877	34.451.877
	Torino - Germagnano - Ceres	tr X km	596.028	596.028	596.028	596.028
		euro	11.987.879	11.987.879	11.987.879	11.987.879
	(Chieri) - Torino - Rivarolo (FM1)	tr X km	472.851	472.851	86.511	86.511
		euro	8.169.044	8.169.044	5.387.449	5.387.449
avvio FM1 Chieri - Rivarolo	tr X km			1.364.000	1.364.000	
				17.076.549	17.076.549	
CONTRATTI DI SERVIZIO	TOTALE	tr X km	4.002.144	4.575.766	6.227.693	6.227.693
		euro	76.393.171	76.393.171	104.695.801	104.695.801

La programmazione teorica del triennio 2012-2014 è riassunta nella precedente tabella nella quale si è riproposta l'attuazione degli interventi progettati (servizi cadenzati alla mezz'ora) ma 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, fatte salve le risorse economiche che la Regione Piemonte trasferirà all'Agenzia per il tpl ferroviario.

La definizione degli importi si basa sulle seguenti considerazioni:

- l'esercizio di riferimento resta il 2011 con l'ammontare delle compensazioni previste dai due Contratti di servizio, al netto dell'Iva; per Trenitalia le compensazioni indicate sono calcolate mediante i costi a catalogo e non tengono conto di eventuali risorse che lo Stato trasferirà direttamente alla Società, in analogia all'annualità 2011, e della stima dei ricavi da traffico (da detrarre dalle compensazioni);
- le compensazioni sono calcolate a prezzi attuali e sono proporzionate alla variazione di produzione;

- le compensazioni sono calcolate senza adeguamenti inflattivi, ancorché conosciuti solo per l'annualità 2012, in quanto i contratti di servizio ferroviario regolano la materia in maniera differente.

Le indicazioni delle risorse necessarie per la programmazione dei servizi automobilistici e ferroviari 2012–2014 devono essere considerate come stime previsionali da proporre alla Regione Piemonte

Tuttavia l'Assessorato della Regione ha comunicato l'entità della razionalizzazione da realizzare del prossimo triennio 2012-2014 sui servizi di tpl ferroviario.

Per l'annualità 2012 è prevista una realizzazione di entità pari al 5% delle risorse che l'Agenzia potrà in parte applicare sostituendo su una tratta periferica di competenza, a far data dal 1 luglio 2012, il servizio ferroviario con un servizio di autobus (liberando un importo pari a ca. 900.000 euro). Per le annualità 2013 e 2014 l'entità della riorganizzazione sale al 10% e sulla medesima tratta si effettuerà esclusivamente servizio con autobus (raddoppiando l'importo reso disponibile).

Inoltre, d'intesa con la Regione Piemonte si prevederà di utilizzare le risorse scaturite dalle razionalizzazioni per potenziare il servizio metropolitano, ipotizzando le seguenti fasi:

- per l'orario dicembre 2012 – dicembre 2013, avvio del linea FM1 con un servizio cadenzato all'ora e rinforzi alla mezz'ora nelle nove ore di punta; l'attivazione del servizio con dette caratteristiche comporterà una maggiore spesa rispetto all'annualità 2012 pari a ca 5.250.000 Euro (al netto delle risorse rese disponibili dalla razionalizzazione);
- per l'orario dicembre 2013 – dicembre 2014, avvio del linea FM4 con un servizio cadenzato all'ora e rinforzi alla mezz'ora nelle nove ore di punta; l'attivazione del servizio con dette caratteristiche comporterà una maggiore spesa rispetto all'annualità 2013 pari a ca 11.000.000 Euro (al netto delle risorse rese disponibili dalla razionalizzazione).

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 la Regione e 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.

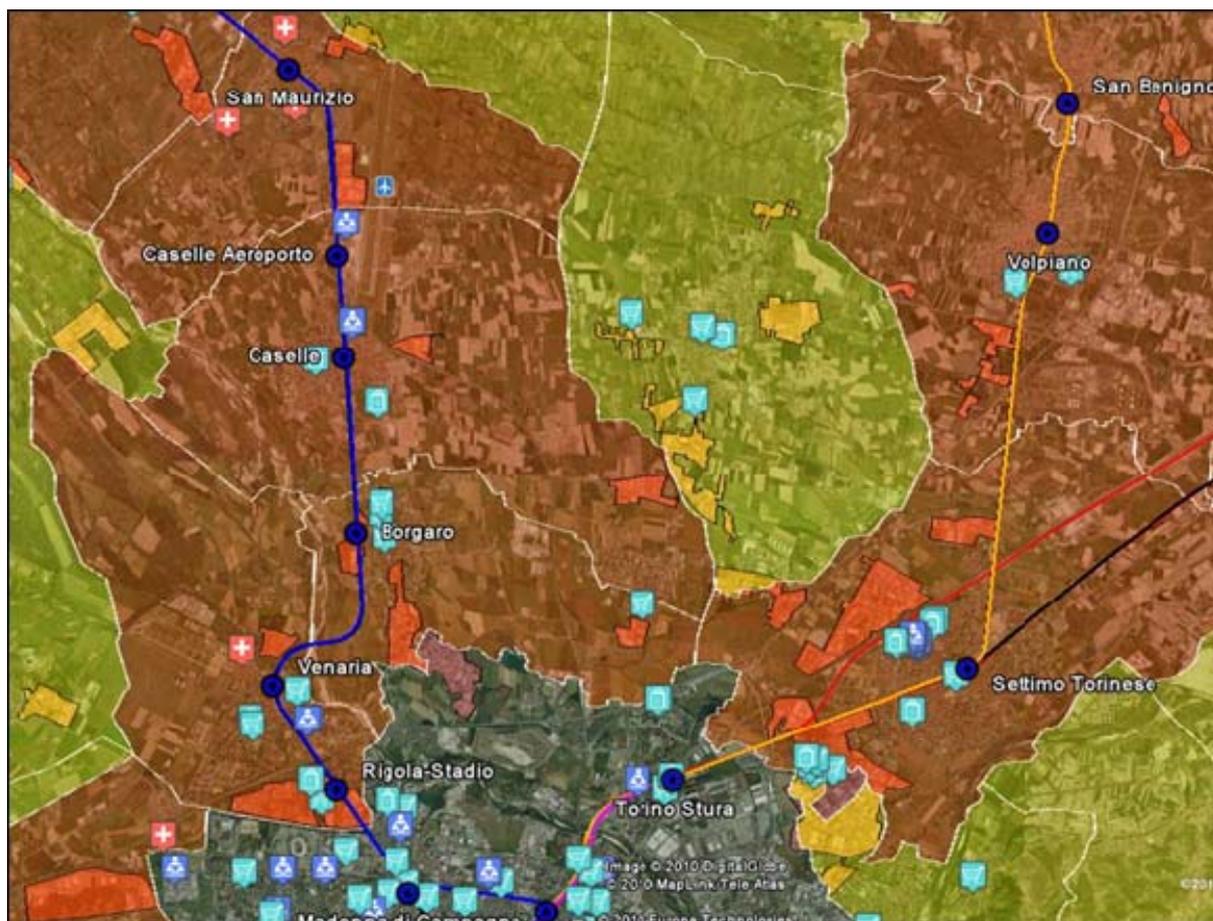


Figura 16 - Dettaglio della mappa delle polarità

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. Progetto TRIA

All'interno del più generale processo di sviluppo dei servizi ferroviari, si situa la partecipazione dell'Agenzia come capofila al progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all'interno del programma dell'Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013. Il progetto prevede come partner italiani la Provincia di Torino la Comunità Montana Val Susa e Val Sangone e i Comuni di Bardonecchia e Oulx e come partner francesi la Communauté de Communes du Briançonnais e il Syndicat du Pays de Maurienne. Obiettivo del progetto è definire una strategia di miglioramento del sistema dei trasporti al servizio della popolazione, delle attività economiche e turistiche del territorio, a livello della singola area e a livello transfrontaliero. Più nello specifico il progetto è finalizzato al progressivo miglioramento del trasporto pubblico nelle regioni alpine storiche della Savoia (Maurienne/Bassa Valle di Susa) e del Delfinato (Briançonnais/Alta Valle di Susa), da ottenersi in primo luogo attraverso un migliore coordinamento dei servizi ed una più efficace informazione al pubblico, ed in prospettiva mediante lo sviluppo di un'offerta di trasporto pubblico integrata ferro-gomma, a servizio sia della mobilità turistica sia della mobilità locale.

Tra i temi oggetto dello studio, si possono citare:

- l'integrazione della rete di trasporto pubblico articolata su diversi livelli gerarchici (treni a lunga percorrenza, treni regionali e transfrontalieri, bus regionali e transfrontalieri, bus locali, servizi a chiamata).
- l'integrazione dell'orario dei diversi livelli della rete di trasporto pubblico con il cadenzamento dei servizi e la creazione di coincidenze nei nodi di interscambio
- l'integrazione delle tariffe, con la creazione di biglietti e abbonamenti validi su tutto il territorio transfrontaliero. Una particolare attenzione dovrà essere data alla armonizzazione dei prezzi (oggi diversi anche in funzione del luogo di acquisto) e alla possibile sinergia tra sistema tariffario integrato e promozioni turistiche (attraverso, ad esempio, l'introduzione di biglietti elettronici validi sia per l'accesso al sistema di trasporto, sia per attività culturali e sportive)
- l'integrazione dell'informazione, per facilitare sia alla popolazione locale che ai turisti l'accesso al sistema di trasporto.

Due sono i periodi di riferimento del progetto

breve periodo, che riguarda attività immediatamente realizzabili, quali ad esempio:

- realizzazione di mappe aggiornate del trasporto pubblico ampliate all'intero territorio transfrontaliero
- realizzazione di orari integrati
- prime sperimentazioni di integrazione tariffaria
- modifiche puntuali ai servizi per garantire un miglior coordinamento del sistema

e uno di medio-lungo periodo (scenario strategico) che prevede la realizzazione di un piano strategico che permetta di sviluppare un quadro futuro del sistema di mobilità nelle tre regioni transfrontaliere.

2.3.4.3. Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, da pianificare con la Regione e con le Province di Torino e di Cuneo, 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 analisi effettuate sui servizi esistenti 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

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia. Vengono realizzati report di puntualità ed affidabilità ed effettuate ricerche specifiche su problemi puntuali.

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 2011 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 2012 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 2012 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

2.3.6.1. Sistema Formula

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 per i servizi su gomma hanno incluso i contenuti del documento "Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Sistema tariffario Formula" nella relativa documentazione; analogamente ha fatto la Regione per i servizi su ferro.

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 2011 è stata svolta 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.

Tale indagine condotta nel 2011 è propedeutica alla piena assunzione da parte dell'Agenzia del ruolo di Ente regolatore del sistema integrato a partire dal 2012, alla luce del fatto che l'attuale convenzione per il riparto degli introiti tra Aziende esercenti ha validità temporale fino a tutto il 2011.

2.3.6.2. Biglietto integrato metropolitano

Nel 2011 sono proseguiti gli incontri del 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.

Il tavolo di lavoro per l'adozione del BIM si è riunito più volte 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.

Nel 2012 la Regione Piemonte avvierà un adeguamento tariffario. Tale aumento prevede, per i servizi gomma, un adeguamento mediamente del 10% dei biglietti di corsa semplice e del 6% degli abbonamenti Formula. Per i servizi ferroviari si prevede un aumento del 10% per i biglietti (tariffa 39) e mediamente del 18% per gli abbonamenti (tariffa 40).

Nell'ottica dell'incremento tariffario occorrerà lavorare per definire meglio i rapporti tra i vari titoli di viaggio anche ai fini della fidelizzazione della clientela e definire le azioni per l'attuazione del BIM.

2.4. Amministrazione del sistema di TPL

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. La gestione dei contratti ferroviari

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

Il Programma Triennale 2012-2014 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve nel quale il Passante ferroviario di Torino 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 e Rebaudengo.

Solo nell'esercizio 2013 sarà disponibile una maggiore capacità dell'infrastruttura che consentirà l'avvio progressivo del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), periodo che tuttavia coincide con un momento di contrazione delle risorse pubbliche per il TPL.

Per l'anno 2012 si conferma il complesso dei servizi ferroviari del 2011 al quale si aggiungerà un potenziamento sperimentale del servizio ferroviario in Valle di Susa – sostenuto economicamente da Trenitalia – ed una razionalizzazione del servizio sulle tratte periferiche, in linea con le direttive dell'Assessorato ai Trasporti.

Dal punto di vista delle risorse si stimano le seguenti spese (comprehensive di Iva):

Trenitalia	39.113.392,01
GTT	22.761.548,07
Totale	61.874.940,08

Le somme sopra indicate comprendono l'iva e le agevolazioni tariffarie per GTT, mentre quelle per Trenitalia sono comprese complessivamente del CdS Regione Piemonte – Trenitalia. Le risorse per GTT includono le maggiori risorse regionali trasferite a partire dal 2008 e gli adeguamenti ex art. 5, comma 8, del CdS Agenzia – GTT.

Altresì le medesime somme non comprendono gli oneri per l'Agenzia di cui all'art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i..

2.4.2. La gestione dei contratti gomma

Nell'ipotesi di condizioni contrattuali invariate rispetto a quelle in vigore (in attesa di attivare i nuovi contratti a seguito del completamento delle procedure di gara attivate dall'Agenzia – TPL Extraurbano – e dal Comune di Torino – TPL urbano e suburbano, integrato con Servizio Metrò e gestione della sosta a pagamento e degli indirizzi in merito ai Contratti conferiti dai Comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo – da definire in accordo con le Amministrazioni), di risorse regionali decrescenti come sopra esplicitato e assunto che tali riduzioni non abbiano effetto sui Contratti conferiti da Chieri, Settimo e Moncalieri (in quanto le rispettive Amministrazioni pongono a carico dei propri Bilanci il conseguente maggior fabbisogno finanziario), nonché di un Programma di Esercizio analogo a quello attuale, la disponibilità economica (e, conseguentemente, la produzione attesa nel 2012) per ognuno dei Contratti di Servizio TPL su gomma e tram attualmente conferiti all'Agenzia risulta la seguente:

Contratto	Produzione attesa (vett*km/anno)	Corrispettivi previsti (Euro esclusa IVA e "addenda" di cui alla DGR 53-9321 del 28/07/2008)
Urbano e suburbano Torino	46.316.000	123.121.365,69
Extraurbano	3.777.513	4.386.427,76
Urbano Chieri	186.000	493.160,00
Urbano Moncalieri	794.000	2.960.384,56
Urbano Settimo	253.334	479.223,75

I valori indicati sono comprensivi (relativamente ai Contratti conferiti dai Comuni di Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese) della quota di risorse a carico dei rispettivi Bilanci comunali. Non sono comprese, viceversa, le risorse precedentemente liquidate alla Società GTT direttamente da alcuni Comuni dell'Area Metropolitana a parziale compensazione di servizi afferenti il Contratto conferito dalla Città di Torino (ora a carico dell'Agenzia a seguito stipula specifici Protocolli d'intesa), né quelle direttamente sostenute da alcuni Comuni per i potenziamenti attuati di specifici servizi extraurbani (es. Linea Collegno Fermi – polo industriale/commerciale PIP, riorganizzazione servizi in Val Ceronda, etc.).

Alle risorse sopra stimate dovranno essere 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”). Tali risorse sono soggette alle riduzioni sopra esplicitate e confluiranno nel contratto di servizio al completamento delle procedure di affidamento dei servizi.

2.4.3. 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 2011-2013 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.

In particolare, l'anno 2012 sarà focalizzato sulla comunicazione relativa al servizio cadenzato sulla direttrice Torino – Modane.

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 2012, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e di parte della nuova Stazione di porta Susa, l'Agenzia sarà proseguirà l'attività di verifica in occasione delle manutezioni periodiche e di collaudo preventivo necessario per l'apertura progressiva di tutta la nuova Stazione di Porta Susa, prevalentemente facendo ricorso a personale interno.

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 Regionale così come specificato nell'Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte.

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

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

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, saperi e formazione

3.1.1. Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino

L'Agenzia, tenuto conto della propria missione istituzionale, ha un interesse a che sia garantita la formazione di esperti in grado di risolvere problematiche complesse e fortemente correlate con i trasporti ed il territorio.

Al fine di agevolare le scelte professionali mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro e realizzare momenti di alternanza tra studio e lavoro nell'ambito dei processi formativi, le Università, ai sensi dell'art. 18, comma 1, lettera a) della legge 24.6.1997 n. 196, possono promuovere tirocini di formazione ed orientamento, presso datori di lavoro pubblici e privati, a beneficio di coloro che abbiano già assolto l'obbligo scolastico ai sensi della legge 31.12.1962, n. 1859.

Alcuni docenti delle facoltà di Ingegneria e di Architettura del Politecnico di Torino hanno chiesto la disponibilità ad attivare alcuni tirocini curriculari presso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed a tal proposito hanno chiesto la disponibilità della stessa ad ospitare gli studenti interessati. Di conseguenza, a inizio 2011 è stata stipulata una convenzione con il Politecnico di Torino per l'attivazione di detti tirocini formativi.

3.1.2. Programma europeo Leonardo Da Vinci

L'Autorità del trasporto pubblico di Varsavia (ZTM), membro dell'EMTA (European Mobility Transportation Authorities) ha manifestato l'intenzione di stipulare un accordo di cooperazione con AMM Torino e con Wiener Linien (WL), la maggiore azienda di trasporto pubblico viennese nel quadro del programma di scambio del personale "Leonardo Da Vinci" finanziato dall'Unione Europea.

Lo scopo principale del programma di formazione è quello di sviluppare la conoscenza e le abilità relative all'operatività dei trasporti pubblici.

Gli argomenti trattati saranno:

- Organizzazione del trasporto pubblico durante i grandi eventi di massa
- Pianificazione di nuove linee di trasporto
- Pianificazione di un sistema di trasporto urbano sostenibile
- Sviluppo e integrazione di differenti modi di trasporto
- Qualità nel trasporto pubblico
- Aumento dell'efficienza del sistema di trasporto pubblico attraverso: gestione del traffico, monitoraggio e marketing.
- Sistemi tariffari
- Informazione integrata alla clientela

La fase formativa del progetto avrà luogo nel periodo compreso tra il 9 gennaio e il 30 marzo 2012.

Saranno ospitati a Torino sei dipendenti di ZTM in gruppi di due, ciascuno per un periodo di formazione di quattro settimane.

3.1.3. Corso di formazione EMTA

L'Agenzia ha proposto di organizzare un corso di formazione dedicato al personale delle Agenzie aderenti all'associazione europea EMTA. Tale corso dovrà prendere avvio nel 2012 o nel 2013. Una prima ipotesi di struttura e modalità organizzative del corso è stata presentata al Board dell'EMTA nella seconda parte del 2011 e ha suscitato interesse; a partire dalle prossime riunioni si faranno gli approfondimenti necessari per il lancio dell'iniziativa.

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 discussi in Consiglio d'Amministrazione in data 27/09/2011 con specifica informativa avente ad oggetto "*Criteria per la formazione del bilancio di previsione 2012, bilancio pluriennale 2012-2014 e Relazione previsionale e programmatica*" nonché prendendo a riferimento i contenuti dell'Informativa della Regione Piemonte consegnata agli Enti soggetti di delega durante l'incontro tenutosi in data 17 novembre 2011 ed avente ad oggetto "*Misure urgenti in materia di trasporto pubblico locale per il triennio 2012-2014*" (prot. Agenzia n. 5155).

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 246.506.471,00.

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 € 245.321.971,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 245.456.471,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 134.500,00 con il quale si è provveduto a finanziare le spese in conto capitale (parte II Spese – Titolo II "Spese in conto capitale").

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

4.1. Entrata

4.1.1. Criteri generali

Criteri generali

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

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

Fondo trasporti

Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura pari a quelle indicate nella DGR n. 15-1761 del 28/03/2011 avente ad oggetto "Assegnazione e riparto delle risorse agli Enti soggetti di delega in materia di trasporto pubblico locale per il finanziamento dei servizi minimi e delle agevolazioni tariffarie relativamente agli

anni 2011, 2012 e 2013”⁸, nella DGR n. 14-1760 del 28/03/2011 avente ad oggetto “Disposizioni in ordine all’assegnazione delle risorse necessarie per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro in Piemonte per le annualità dal 2011 al 2013”, nella DGR n. 16-2262 del 27 giugno 2011 avente ad oggetto “Affidamento a Trenitalia Spa della gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale per gli anni dal 2011 al 2016 ed approvazione del relativo schema di Contratto di Servizio” nonché assumendo i contenuti dell’Informativa della Regione Piemonte del 17 novembre 2011 consegnata agli Enti soggetti di delega ed avente ad oggetto “Misure urgenti in materia di servizi di trasporto pubblico locale per il triennio 2012-2014”⁹. 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.

* * * * *

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:
€245.285.471,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo Stato dell’IVA pagata sui contratti di servizio TPL:
€8.543.041,00

Trattasi di trasferimenti erariali conseguenti all’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 21 ottobre 2010 pubblicato sulla G.U. n. 305 del 31 dicembre 2010 che determina, per l’anno 2009, nella misura del 44,71% la quota di compartecipazione regionale all’IVA stabilita dall’art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;

⁸ Punto 1 dell’informativa al CdA del 27/09/2011

⁹ Prot. Agenzia n. 5155

- la Decisione 2007/436/CE, Euratom del Consiglio del 7 giugno 2007, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 3% dell'IVA dall'anno 2007 in poi;
- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita *"..omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omissis.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 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	123.121.365,69	1.781.420,19	2.837.861,84	20.686.367,85	148.427.015,57
contratto ex C. Moncalieri	2.735.541,79	1.431,39	23.534,82	0,00	2.760.508,01
contratto ex C. Settimo	457.720,77	0,00	314,55	44.990,81	503.026,13
contratto ex C. Chieri	495.264,20	477,17	4.384,86	27.946,45	528.072,68
contratto ex Prov. Torino	4.386.427,76	7.643,12	104.211,27	924.526,94	5.422.809,09
contratto Comuni	1.650.647,85	0,00	0,00	0,00	1.650.647,85
contratto ferrovie GTT					0,00
contratto Trenitalia					0,00
Totale	132.846.968,06	1.790.971,87	2.970.307,35		159.292.079,33
Iva 10%					15.929.207,93
Quota a carico Stato					8.543.041,29

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione: € 4.384.786,00

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.

Inoltre l'Agenzia, in qualità di Ente capofila, nell'ambito del Programma ALCOTRA 2007-2012 ha presentato il Progetto n. 150 "Transports intégrés alpins (TRIA), accolto dal Comitato di sorveglianza del programma stesso. Pertanto, alla luce di tale decisione, l'Agenzia è destinataria di un contributo europeo per il tramite della Regione Piemonte pari ad € 189.850,00 per l'anno 2012 che vengono iscritte alla categoria di cui trattasi (per l'anno 2013 l'importo del contributo ammonta ad € 186.150,00).

Categoria 3°: Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate:
€ 228.090.355,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 7.438.600,00
- b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi T.P.L.: € 220.651.755,00

Il punto a) si riferisce alla previsione dei finanziamenti regionali di cui alla Determinazione dirigenziale Regione Piemonte n. 88 del 28 aprile 2011 per i maggiori costi conseguenti l'applicazione dell'IVA al contratto di servizio TPL automobilistico relativamente alla 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.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Regione Piemonte		Modalità di determinazione
trasferimenti per ferrovie a GTT	17.450.872,04	
trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	34.605.400,42	
Addendum	2.008.890,51	DGR 14-1760 del 28/03/2011
Differenziali:		
risorse aggiuntive regionali – tagli servizi	2.000.432,30	DGR 16-2262 del 27/06/2011
agevolazioni tariffarie portatori di handicap	163.376,41	
trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	5.487.266,69	Informativa della Regione Piemonte in data 17/11/2011 contenente misure urgenti in materia di trasporto pubblico locale per il triennio 2012/2014 della Regione Piemonte (Agenzia prot. 5155)
finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	1.191.471,54	
trasferimenti agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	20.973,85	
Risorse per TPL	133.651.702,46	
Addendum	22.154.727,62	DGR 15-1761 del 28/03/2011
trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap	1.771.110,53	Informativa della Regione Piemonte in data 17/11/2011 contenente misure urgenti in materia di trasporto pubblico locale per il triennio 2012/2014 della Regione Piemonte (Agenzia prot. 5155)
Agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	145.531,08	
Totale trasferimenti regionali per servizio TPL	220.651.755,45	

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, ma a seguito della stipula del contratto del servizio con Trenitalia è stato previsto l'aggiornamento dell'accordi di programma rispetto alla nuova programmazione triennale dei servizi.

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 5.487.266,69.

3) La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 1.191.471,54 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 € 155.806.430,00 come risulta dall'elaborazione dei dati contenuti DGR n. 15-1761 del 28 marzo 2011 rettificati in base a quanto previsto dall'Informativa della Regione Piemonte del 17 novembre 2011 soprarichiamata.

5) 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 i dati contenuti nella DGR n. 15-1761 del 28 marzo 2011 rettificati in base a quanto previsto dall'Informativa della Regione Piemonte del 17 novembre 2011 determinano un importo complessivo di € 1.916.641,61. La distribuzione di tale importo è stata prevista dal ns. Ente come segue:

		Agevolazioni HD
Comune di Torino	€	1.646.156,71
Comune di Chieri	€	5.807,04
Comune di Moncalieri	€	17.419,98
Comune di Settimo T.se	€	8.709,99
Provincia Torino	€	93.016,81

		Agevolazioni Forze Ordine
Comune di Torino	€	135.263,71
Comune di Chieri	€	477,17
Comune di Moncalieri	€	1.431,39
Comune di Settimo T.se	€	715,69
Provincia Torino	€	7.643,12

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:

- € 20.973,85 per l'accesso ai servizi ferroviari delle Forze dell'Ordine;
- € 163.376,41 per l'accesso ai servizi ferroviari delle persone con mobilità ridotta.

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi TPL :

€ 4.257.423,00

Contributi e trasferimenti correnti da comuni non consorziati per i servizi TPL:

€ 8.866,00

Contributi e trasferimenti da Enti pubblici vari € 1.000,00

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

Contratti	Servizio	Importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune Moncalieri (consorziato)	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma Anticipazione Iva	1.773.081,74 275.907,66	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 2.735.541,79 -contributi regionali € 962.460,05 Iva 10% su € 2.735.541,79 contratto TPL oltre € 23.534,82 per ex oneri CCNL
Comune Settimo T.se (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma anticipazione IVA	242.357,09 50.302,61	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 457.720,77 -contributi regionali € 215.363,68 Iva 10% su € 457.720,77 contratto TPL oltre € 44.990,81 per addendum ed € 314,55 ex oneri CCNL
Comune Chieri (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma anticipazione IVA	207.397,53 53.554,36	Dati forniti dal Servizio alla Mobilità	Corrispettivo € 495.264,20 Variazione PEA € 7.948,04 contributi regionali € 295.814,71 Iva 10% su € 503.212,24 servizi TPL oltre € 27.946,45 per addendum ed € 4.384,86 ex oneri CCNL
Comune di Nichelino (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	513.949,87	A.d.P 24/03/2009	Corrispettivo
Comune di Grugliasco (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma	372.508,89	A.d.P 27/07/2009	Corrispettivo
Comune di Collegno (consorziato)	concorso per servizio TPL gomma anticipazione IVA	122.334,58 12.233,46	DD 97 del 23/02/2011	Corrispettivo Iva 10% su quota già definita
Comune di San Mauro (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	18.879,82	A.d.P 26/11/2009	
Comune di Rivoli (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	308.103,38	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Comune di Orbassano (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	82.462,07	A.d.P 19/07/2010	Corrispettivo
Comune di Pianezza (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	30.680,08	A.d.P 29/01/2010	Corrispettivo
Comune di Venaria (consorziato)	Concorso per servizio TPL gomma	193.669,16	A.d.P 30/07/2010	Corrispettivo
Comuni Val Ceronda (non consorziati)	Concorso per servizio TPL gomma	8.866,00		Corrispettivo
Totale trasferimenti da Comuni (consorziati e non)		4.266.288,29		

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

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

L'Agenzia ha avviato nel corso del 2007 le procedure per l'acquisizione delle risorse economiche attualmente non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziano direttamente alla società GTT Spa potenziamenti e sviluppi di servizio nel loro territorio, facendo afferire al proprio contratto con la società GTT Spa sia le risorse economiche sia la relativa produzione. Al momento sono stati definiti e sottoscritti specifici Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale aggiuntivi ai servizi minimi afferenti ai Comuni di Nichelino, Grugliasco, San Mauro, Orbassano, Rivoli, Venaria e Comune di Pianezza. Per il Comune di Collegno è in corso di definizione lo specifico Accordo di Programma finalizzato al finanziamento di servizi minimi del Tpl da parte di tale Ente. Pertanto si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme relative agli Accordi già sottoscritti e definiti.

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 € 20.000,00

Sono state previste sanzioni per violazioni contratto di servizi TPL.

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

Si tratta di una somma iscritta prudenzialmente pari a quella stimata in sede di approvazione del bilancio preventivo esercizio 2011.

Categoria 5°: Proventi diversi € 1.000,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a €245.456.471,00

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 2012 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 2012 sono:

TITOLO I:	€	245.321.971,00
TITOLO II:	€	134.500,00

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 € 134.500,00 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: **€245.321.971,00**

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

€ 1.213.412,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	158.400,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	1.000,00
Prestazioni di servizi	€	227.840,00
Imposte e tasse	€	82.200,00
Fondo di riserva	€	743.972,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 227.840,00, 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.

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : € 244.108.559,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	1.262.900,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	39.100,00
Prestazioni di servizi	€	236.367.909,00
Utilizzo di beni di terzi	€	186.000,00
Trasferimenti	€	6.166.950,00
Imposte e tasse	€	85.700,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 236.367.909,00, rientrano sia le previsioni di spesa pari ad € 16.807,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" sia le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 600,00. 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 sostenuta 2009*).

In relazione ai limiti imposti dal soprarichiamato D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 convertito, con modificazioni, con Legge 122/2010 o da analoghe disposizioni di contenimento della spesa pubblica il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato ha chiarito che, qualora si faccia riferimento alla "spesa sostenuta" in un determinato esercizio, si debba intendere la somma impegnata nell'esercizio di competenza e non anche le somme erogate nel predetto esercizio ma di pertinenza di esercizi pregressi (vedasi Circolare n. 40 del 23/12/2010).

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

Spese per il personale: € 1.421.300,00

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 2012-2014 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 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: € 40.100,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

- acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo	€	17.785,00
- per acquisto con il fondo economale	€	5.000,00
- per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie	€	10.485,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€	1.000,00
- per acquisto materiale di consumo vario, carburante, manutenzione	€	830,00
- acquisti per area pianificazione e controllo	€	5.000,00

Prestazioni di servizi : € 236.595.749,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro	€	235.581.300,00
b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia	€	1.014.449,00

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:

<u>TPL automobilistico</u>			
- Comune di Torino	TPL urbano, addendum, ex oneri CCNL, agev. tariff. Hd e FF.OO	€	163.269.717,12
- Provincia di Torino	TPL urbano, addendum, ex oneri CCNL, agev. tariff. Hd e FF.OO	€	5.965.090,00
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, ex oneri CCNL, agev. tariff. FF.OO	€	3.036.558,81
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano, addendum, ex oneri CCNL	€	553.328,74
- Comune di Chieri	TPL urbano, addendum, ex oneri CCNL, agev. tariff. FF.OO	€	580.879,95
- Comune di Nichelino	Servizio TPL	€	565.344,86
- Comune di Grugliasco	Servizio TPL	€	409.759,78
- Comune di Collegno	Servizio TPL	€	134.568,04
- Comune di San Mauro	Servizio TPL	€	20.767,81
- Comune di Orbassano	Servizio TPL	€	90.708,28
- Comune di Pianezza	Servizio TPL	€	33.748,08
- Comune di Rivoli	Servizio TPL	€	338.913,72
- Comune di Venaria	Servizio TPL	€	213.036,07
- Comuni Val Ceronda	Servizio TPL	€	8.866,00
<u>TPL Ferroviario</u>			
- Contratto Trenitalia Spa	Servizio TPL	€	36.550.934,00
- Contratto GTT Spa	Servizio TPL	€	19.195.959,24
- Addendum e Adeg. Art. 5 co. 8 Contr. di Servizio		€	2.209.779,56
- Integrativo Agevolaz. tariffarie	Disabili e Forze dell'Ordine	€	202.785,29
- Risorse aggiuntive		€	2.200.475,53

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

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali	€	200.040,00
- per servizi nel campo legale	€	40.000,00
- per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo	€	408.600,00
- formazione del personale	€	6.852,00
- per le spese generali di funzionamento, manutenzioni,		

servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni,	
spese accessorie del personale, ecc,	€ 225.700,00
- prestazioni di servizi – area istituzionale	€ 26.800,00
- acquisti di servizi con fondo economale	€ 10.000,00
- consulenze, incarichi, collaborazioni	€ 16.807,00
- convegni, eventi, spese di rappresentanza	€ 600,00
- rimborsi a enti e privati	€ 1.000,00
- Programma Alcotra 2007-2013 – Progetto 150	€ 78.050,00

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 sostenuta 2009*).

Per le previsioni relative alla voce “Consulenze, incarichi e collaborazioni” si rimanda a quanto dettagliatamente 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 : € 186.000,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utenze	€ 169.950,00
- per noleggio vetture	€ 8.388,00
- per noleggio centro stampa	€ 4.710,00
- per licenze e varie	€ 2.952,00

Si evidenzia che la riduzione delle spese di noleggio ed esercizio delle autovetture stabilita con Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 comporterebbe un aggravio economico derivante dall’applicazione delle penalità previste dal contratto in essere già attivo al momento dell’entrata in vigore del suddetto Decreto: si è pertanto mantenuto lo stanziamento per tale voce di spesa fino al termine del contratto vigente in quanto tale scelta comporta un minore esborso per l’ente.

Trasferimenti: € 6.166.950,00

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 così dettagliati:

<u>Contratti delegati da:</u>			
- Comune di Settimo T.se	Agevolazioni tariffarie	€	9.426,00
- Comune di Chieri	Agevolazioni tariffarie	€	5.807,00
- Comune di Moncalieri	Agevolazioni tariffarie	€	17.420,00
- Comuni vari	Rimborsi per Iva anticipata	€	391.395,00
Trasferimenti a Province	Servizi autobus sostitutivi treni	€	1.381.540,00
Convenzioni e varie		€	23.375,00
Contributi per la promozione del TPL		€	30.000,00
Enti diversi	Progetto TRIA 150	€	113.050,00
Regione Piemonte	Restituzione anticipazione quota finanziamento oneri funzioni delegate	€	4.194.937,00

Imposte e tasse € 167.900,00

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 € 743.972,00

Il fondo di riserva pari a € 743.972,00 per il 2012 (pari a circa allo 0,30419% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso può essere utilizzato, in via prioritaria per il finanziamento di maggiori servizi di trasporto pubblico locale, nei casi in cui si verificano esigenze straordinarie di bilancio o nel caso in cui le dotazioni degli interventi di spesa correnti si rivelino insufficienti.

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

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

- dei corrispettivi spettanti alle imprese per la gestione del TPL,
- dei trasferimenti ai Comuni per restituzione di somme anticipate per il pagamento dell'IVA ,
- della somma da restituire alla Regione Piemonte per l'anticipazione degli oneri di gestione dell'Agenzia,
- delle previsioni di spesa finanziate dal programma ALCOTRA 2007-2013- Progetto TRIA 150 ammontanti ad € 189.850,00

ammontano a € 2.538.866,16 a cui bisogna aggiungere il fondo di riserva di € 743.972,00 e la somma di € 406.211,00 per servizi per il TPL.

Si giunge alla quantificazione di detta spesa nel modo seguente:

- la base di calcolo su cui viene applicata quanto previsto dall'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 automobilistico è determinata nella misura dell'1,5%, mentre per i servizi ferroviari l'aliquota è fissata negli specifici trasferimenti regionali;
- della somma così determinata l'importo di € 406.211,00 (pari allo 0,194% della base di calcolo di cui sopra) è destinato al finanziamento dei servizi per il TPL;
- sempre della somma così determinata l'importo di € 743.972,00 (pari allo 0,356% 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 prioritariamente destinato in corso di esercizio al finanziamento dei servizi di TPL;
- la parte rimanente (pari all'1,133% circa della base di calcolo su cui si applica l'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000), costituisce la somma di € 2.366.866,16 destinata agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate correnti;
- con gli altri proventi (perlopiù interessi attivi) si provvede all'autofinanziamento di residue spese correnti e delle spese in conto capitale

4.2.2. Analisi per titoli - Titolo II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 134.500,00

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

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature

tecnico-scientifiche € 134.500,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- per acquisto software e macchinari per le iniziative
dell'area pianificazione e controllo € 100.000,00
- per altri acquisti riferiti all'area pianificazione e controllo € 15.000,00
- per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale € 15.000,00
- per acquisto con fondo economale € 4.500,00

Trasferimenti di capitale € 0,00

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

4.3. Criteri per il bilancio pluriennale 2012-2014

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 2013 e 2014 è stata calcolata sommando ai trasferimenti regionali per l'esercizio delle funzioni sul trasporto ferroviario una somma non superiore all'1,5% dei trasferimenti regionali per i servizi automobilistici (pari a quella applicata al Bilancio 2012).