

ASSEMBLEA - ADUNANZA DEL 09.04.2015 - ALLEGATO 1 ALLA PROPOSTA DI DELIBERA N.2

BILANCIO PREVISIONALE 2015
E
BILANCIO PLURIENNALE 2015-2017
RELAZIONE

Marzo 2015

Indice

| | | |
|----------|---|----|
| PARTE 1. | QUADRO DI RIFERIMENTO | 5 |
| 1.1. | Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo | 5 |
| 1.1.1. | La normativa dell'Unione Europea..... | 5 |
| 1.1.2. | La normativa nazionale | 7 |
| 1.1.3. | La normativa di livello regionale | 11 |
| 1.2. | Funzionamento dell’Agenzia..... | 15 |
| 1.2.1. | Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42. | 15 |
| 1.2.2. | Programma degli incarichi di collaborazione autonoma | 19 |
| 1.2.3. | Altri limiti alle spese di funzionamento..... | 20 |
| PARTE 2. | PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2015 E TRIENNALE 2015-2017..... | 21 |
| 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..... | 23 |
| 2.1.1. | Analisi del contesto e principali indicatori | 23 |
| 2.1.2. | Iniziative per la conoscenza della mobilità..... | 26 |
| 2.1.3. | Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana | 30 |
| 2.1.4. | La qualità percepita dai cittadini..... | 31 |
| 2.1.5. | Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi | 33 |
| 2.1.6. | La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto | 35 |
| 2.2. | La pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino | 37 |
| 2.2.1. | La pianificazione del TPL nell’area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano..... | 37 |
| 2.2.2. | Il sistema ferroviario metropolitano | 39 |
| 2.2.3. | Linee di metropolitana | 45 |
| 2.2.4. | Sistema tranviario | 46 |
| 2.2.5. | Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi..... | 46 |
| 2.2.6. | La programmazione triennale e lo stato di attuazione | 47 |
| 2.2.7. | Cooperazione Internazionale | 47 |
| 2.2.8. | Il sistema tariffario | 49 |
| 2.3. | Amministrazione del sistema di TPL | 51 |
| 2.3.1. | La gestione dei contratti ferroviari..... | 51 |

| | | |
|----------|---|----|
| 2.3.2. | La gestione dei contratti gomma | 54 |
| 2.3.3. | Osservazione dei servizi | 57 |
| 2.3.4. | La promozione del trasporto pubblico | 61 |
| 2.4. | La strategia degli investimenti | 66 |
| 2.4.1. | La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell’Agenzia | 66 |
| 2.4.2. | Piano materiale rotabile ed infrastrutture | 66 |
| 2.4.3. | Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a linee di competenza dell’Agenzia | 67 |
| PARTE 3. | PROGRAMMI CON IMPATTO SULL’ASSETTO ORGANIZZATIVO | 69 |
| 3.1. | Innovazione gestionale, saperi e formazione | 69 |
| 3.1.1. | Fatturazione elettronica | 69 |
| 3.1.2. | Gestione telecomunicazioni | 69 |
| 3.1.3. | Programma europeo Horizon 2020 | 69 |
| PARTE 4. | RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO | 71 |
| 4.1. | Entrata | 72 |
| 4.2. | Uscita | 77 |
| 4.3. | Criteri per il bilancio pluriennale 2014-2016 | 83 |

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Al fine di procedere alla ricognizione del quadro di riferimento normativo sul trasporto pubblico locale di seguito sono riproposti alcuni stralci dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale effettuata dalla IX commissione permanente della Camera dei Deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni), approvata definitivamente nella seduta dell'08 aprile 2014 aggiornati con le principali novità registrate.

1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo

1.1.1. La normativa dell'Unione Europea

Con riferimento alle politiche dell'Unione europea, il tema del trasporto pubblico locale merita di essere collocato in quello più ampio della mobilità urbana. A tale aspetto, infatti, l'Unione sta dedicando una significativa attenzione, come testimoniato dal libro bianco del 2011 della Commissione europea sullo spazio unico dei trasporti, che ha poi costituito il punto di riferimento per l'elaborazione dei regolamenti (UE) n. 1315 e 1316 del 2013, in materia di rete transeuropea dei trasporti. Nel documento, infatti, le grandi aree urbane sono identificate tra i « nodi » (punti di interconnessione) della rete transeuropea dei trasporti, in un approccio innovativo che attribuisce, rispetto al passato – quando era prioritaria l'attenzione ai « corridoi » – maggiore enfasi proprio a tali nodi. In questo quadro il Libro bianco suggerisce, tra le altre cose, di incentivare i sistemi di trasporto pubblico multimodale, concentrare gli sforzi verso una strategia di riequilibrio modale dalla gomma al ferro, incentivare i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana e ottimizzare l'utilizzo delle fonti di finanziamento europee (fondi strutturali e fondo di coesione) per lo sviluppo di un trasporto urbano integrato e sostenibile.

Ulteriore testimonianza dell'attenzione dell'Unione europea per il tema della sostenibilità della mobilità urbana è dato dalla direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti. I sistemi di trasporto intelligenti sono definiti dall'articolo 4 della direttiva quali sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità. I settori prioritari nei quali utilizzare i sistemi di trasporto intelligente sono: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la gestione del traffico e del trasporto merci; la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

In questo contesto, l'Unione europea è poi intervenuta con il regolamento (CE) n. 1370/2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, che disciplina i servizi pubblici di trasporto nazionali e internazionali di passeggeri, su strada e per ferrovia. Il regolamento interviene su tre profili: le compensazioni degli obblighi del servizio di trasporto pubblico; le modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico; la durata di tali contratti.

Per quanto concerne il primo profilo, il regolamento colloca i servizi di trasporto pubblico locale tra i servizi di interesse economico generale, vale a dire tra le attività di rilevanza economica che contribuiscono all'interesse pubblico generale e quindi non possono essere gestite secondo una logica meramente commerciale. Conseguentemente le autorità pubbliche nazionali possono stabilire

con gli operatori del settore specifici obblighi di servizio pubblico, per garantire un livello di prestazioni che il mercato da solo non potrebbe garantire. A fronte di tali obblighi, le autorità competenti possono riconoscere diritti di esclusiva e compensazioni di servizio pubblico. Gli obblighi e le compensazioni di servizio pubblico sono disciplinati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Le compensazioni di servizio pubblico devono essere compatibili con la disciplina dell'Unione europea in materia di concorrenza e con il divieto di aiuti di Stato. In tal senso, la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, in particolare con la sentenza « Altmark » del 24 luglio 2003, è intervenuta per definire quattro requisiti per le compensazioni di servizio pubblico: l'impresa beneficiaria della compensazione deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico; i parametri per la definizione degli obblighi di servizio pubblico devono essere definiti in modo obiettivo e trasparente; la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole quando la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non è effettuata mediante procedura di gara, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere. Sulla materia merita poi segnalare, da ultimo, la comunicazione della Commissione europea 2012/C 8/02 del gennaio 2012 che, tra le altre cose, ha fornito indicazioni interpretative in ordine ai principi stabiliti dalla sentenza Altmark. In particolare, è stato precisato che la compensazione degli oneri di servizio pubblico deve essere calcolata considerando i costi al netto degli introiti che l'impresa percepisce dalla fornitura del servizio economico di interesse generale; inoltre il margine di utile ragionevole deve essere considerato come tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio.

Per quanto concerne le modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico, il regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede, al termine del periodo transitorio nel dicembre 2019, sostanzialmente tre differenti modalità di affidamento del servizio, due delle quali possono essere vietate dalla legislazione nazionale, mentre una, la procedura mediante gara, deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri. Le due modalità facoltative sono quelle della gestione diretta e dell'affidamento diretto. La possibilità di affidamento diretto è subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società *in house*); non ci deve essere un divieto da parte del Legislatore nazionale; i contratti di servizio pubblico devono avere un valore annuo medio stimato inferiore a 1.000.000 euro oppure devono riguardare la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 km l'anno; tali soglie possono essere aumentate a un valore medio annuo stimato inferiore a 2.000.000 euro oppure inferiore a 600.000 km l'anno se l'affidamento diretto è a favore di una piccola o media impresa che opera con non più di ventitré veicoli. Possono essere inoltre aggiudicati direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per tram e metropolitane, per i quali vale la disciplina generale.

Sulla disciplina della materia potrebbe avere anche un impatto la recente proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1370/2007, elaborata dalla Commissione europea nell'ambito del c.d. « quarto pacchetto ferroviario ». Tale proposta prevede, tra le altre cose, l'obbligatorietà dello svolgimento della gara per l'aggiudicazione dei contratti di trasporto ferroviario entro il 2019; i contratti di servizio pubblico aggiudicati in modo diretto tra il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019 potranno restare in vigore fino alla data di scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 2022. Per quanto concerne la durata dei

contratti, il regolamento stabilisce che questa non possa essere superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia o comunque su rotaia, con possibilità di proroga al massimo per il 50 per cento della durata qualora un operatore di servizio pubblico fornisca beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto ovvero se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica delle regioni ultraperiferiche lo giustificano.

In ordine all'applicazione delle disposizioni contenute nel Regolamento, da segnalare la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01). Con la Comunicazione vengono affrontati, tra gli altri i temi relativi all'ambito di applicazione del regolamento, la relazione tra il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e le direttive sugli appalti pubblici e le concessioni, la definizione di obblighi di servizio pubblico e norme/contenuti generali dei contratti di servizio pubblico; la definizione da parte delle autorità competenti della natura e portata degli obblighi di servizio pubblico e dell'ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico, la definizione della natura e portata dei diritti esclusivi per garantire il rispetto del diritto dell'Unione, le condizioni alle quali è possibile prorogare del 50 % la durata del contratto di servizio pubblico da aggiudicare, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, le condizioni per l'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, i requisiti procedurali di partecipazione a gare di appalto per contratti di servizio pubblico, i servizi ferroviari che possono essere oggetto della procedura di aggiudicazione diretta, le compensazioni di servizio pubblico la pubblicità e trasparenza.

1.1.2. La normativa nazionale

Con riferimento alla disciplina nazionale del settore, il principale punto di riferimento normativo rimane la riforma operata con il decreto legislativo n. 422/1997, che ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni. La materia è stata poi riconosciuta anche dalla Corte costituzionale, con la sentenza n. 222/2005, come competenza residuale delle regioni. Tra gli altri punti che qualificano la riforma merita richiamare: la distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione operativa dei servizi; la trasformazione obbligatoria delle aziende speciali in società di capitali; l'introduzione del contratto di servizio quale strumento di regolazione del rapporto tra Ente locale e gestori del servizio di trasporto locale; una graduale copertura dei costi del servizio mediante tariffa, con un progressivo incremento del rapporto ricavi da traffico/costi fino al 35 per cento.

Nel decreto legislativo n. 422/1997 l'articolo 18 prevedeva poi che le modalità di affidamento del servizio venissero definite con leggi regionali che avrebbero però dovuto rispettare alcuni principi tra i quali l'obbligo di svolgimento di una gara e la determinazione delle tariffe con l'applicazione del metodo del price cap (metodo di regolazione dei prezzi volto ad associare il tasso di crescita delle tariffe di un servizio pubblico al rispetto di determinati vincoli in modo da favorire l'innovazione di prodotto). Era prevista la piena operatività di questo disposto normativo al termine di un periodo transitorio che inizialmente si sarebbe dovuto concludere il 31 dicembre 2003 ma che poi è stato in più occasioni prorogato (l'ultima proroga ha consentito il mantenimento della situazione anteriore al decreto legislativo n. 422 fino al 31 dicembre 2009).

In questo quadro, si è inserito il tentativo di ricondurre il trasporto pubblico locale all'interno di una complessiva disciplina sui servizi pubblici locali di rilevanza economica. Tale disciplina è stata introdotta con l'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112/2008 e prevedeva: la regola generale della procedura a evidenza pubblica per gli affidamenti dei servizi pubblici a rilevanza economica; la possibilità di un affidamento a una società mista a condizione che venga espletata una gara « a doppio oggetto », per l'affidamento del servizio e per la scelta del socio privato, con una partecipazione non inferiore al 40 per cento e l'attribuzione di specifici compiti operativi; l'eccezione

dell'affidamento in house, subordinato a un parere (non vincolante) dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e all'esistenza di « situazioni eccezionali che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettessero un efficace e utile ricorso al mercato ».

L'articolo 23-bis del decreto-legge è stato successivamente abrogato dal referendum del giugno 2011. L'articolo 4 del decreto-legge n. 138/2011 è quindi intervenuto per introdurre una nuova disciplina generale, volta a prevedere che di regola la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica dovesse essere rimessa alla libera iniziativa economica privata (concorrenza nel mercato), con la possibilità per gli enti locali di introdurre diritti di esclusiva, sulla base di un'analisi di mercato che ne comprovasse la necessità e previo parere favorevole vincolante dell'Autorità garante della concorrenza, previo espletamento di procedure di gara (concorrenza per il mercato; era contemplata la possibilità di affidamento del servizio a società miste, con gara a doppio oggetto). Nel caso di valore economico del servizio inferiore a 200.000 euro annui, l'Ente locale poteva procedere a un affidamento in house a società a capitale interamente pubblico, senza dover ricorrere al mercato.

L'articolo 4 del decreto-legge n. 138/ 2011 è stato però dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 199/2012, in quanto ritenuto sostanzialmente riproduttivo dell'articolo 23- bis del decreto-legge n. 112/2008, abrogato dal referendum del giugno 2011.

In questo modo, venuto meno il tentativo di definire una disciplina generale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, all'interno della quale regolare anche il trasporto pubblico locale, quest'ultimo è tornato ad avere una sua specifica regolamentazione caratterizzata essenzialmente dal combinato disposto del decreto legislativo n. 422/1997 e del recepimento del regolamento (CE) n. 1370/2007. In sostanziale coincidenza con la conclusione del periodo transitorio previsto dal decreto legislativo n. 422/1997 e, come si è visto, più volte prorogato, l'articolo 61 della legge n. 99/2009 ha infatti di fatto attenuato l'obbligo di affidamento con procedure concorsuali, attraverso la facoltà, concessa alle autorità competenti, di aggiudicare i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/ 2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Le disposizioni alle quali si fa rinvio, contemplano i casi, già sopra richiamati, in cui è possibile procedere all'affidamento diretto: in particolare, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento prevede che « a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 di euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno »; l'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento prevede che « a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram ».

Nello stesso periodo, l'articolo 4-bis del decreto-legge n. 78/2009 ha stabilito che, ove l'ente locale scelga l'affidamento diretto, debba essere messo a gara almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli affidatari, su cui l'ente locale esercita il controllo analogo.

L'articolo 34 del decreto-legge n. 179/ 2012 ha previsto l'obbligo per gli affidamenti in essere di adeguarsi ai requisiti previsti dalla normativa europea entro il termine del 31 dicembre 2013.

A fianco di questo impianto normativo sono da considerare alcune ulteriori specifiche disposizioni.

L'articolo 3-bis del decreto-legge n. 138/2011, non coinvolto dalla dichiarazione di incostituzionalità della sentenza n. 199/2012, ha rimesso alle regioni e alle province autonome la definizione, entro il 30 giugno 2012, del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza dei servizi pubblici locali; di

norma gli ambiti o bacini territoriali ottimali non devono avere dimensione inferiore a quella provinciale.

Inoltre, il già citato articolo 34 del decreto-legge n. 179/2012 ha stabilito, per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, a prescindere dalle modalità di affidamento, che lo stesso sia effettuato comunque sulla base di un'apposita relazione, pubblicata sul sito Internet dell'Ente affidante, che dia conto delle regioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche, se previste.

L'efficacia delle disposizioni del citato articolo 34 è stata prorogata dall'articolo 13 del decreto-legge n. 150/2013, ai sensi del quale la mancata istituzione o designazione dell'ente di governo dell'ambito territoriale ottimale, ovvero la mancata deliberazione dell'affidamento entro il termine del 30 giugno 2014, comportano l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del prefetto competente per territorio, che provvede agli adempimenti necessari al completamento della procedura di affidamento entro il 31 dicembre 2014, con spese a carico dell'ente inadempiente.

Da ultimo, il comma 556 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2014 è ulteriormente intervenuto sulle modalità di affidamento del servizio. In particolare, attraverso una modifica dell'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422/1997, il comma sopprime l'esclusione dalla partecipazione alle gare per l'affidamento della gestione del servizio delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale previsione è sostituita da un nuovo disposto secondo il quale le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi alla disciplina dell'Unione europea in materia (articolo 5 e articolo 8, par. 3 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che tra le altre cose indicano anche limiti e condizioni per l'affidamento diretto) e la cui durata ecceda il limite del 3 dicembre 2019 non possono partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata (il 3 dicembre 2019 è il termine del periodo transitorio stabilito dal citato Regolamento prima della piena operatività della disciplina dallo stesso dettata in materia di affidamenti). L'esclusione non si applica nei confronti delle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale.

Una vicenda normativa autonoma, anch'essa particolarmente complessa, è rappresentata dai profili concernenti il finanziamento del trasporto pubblico locale. Il decreto legislativo n. 422/1997, pur attribuendo la competenza in materia alle regioni, non ha riconosciuto agli enti incaricati del servizio autonomia finanziaria. L'articolo 20 del decreto legislativo in particolare stabilisce che ogni regione, in relazione ai servizi minimi (qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini), ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisca annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle statali trasferite. Il settore è stato così per un lungo periodo sostenuto da finanziamenti statali, sia per la gestione delle aziende di trasporto, che per gli oneri connessi al personale. Solo con la legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244/2007, articolo 1, commi 295-299) sono state attribuite alle regioni a statuto ordinario, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, due differenti quote di compartecipazione del gettito dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione, erogato nei rispettivi territori regionali.

Nella XVI Legislatura la legge-delega sul federalismo fiscale (legge n. 42/2009), ha individuato (articolo 9, comma 1, lettera f), per il settore del trasporto pubblico regionale, un criterio « misto » di finanziamento disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico vada determinato tenendo conto, oltre che dei costi standard, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale. In questa ottica si prevede, per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del previsto fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le

differenze tra territori con diverse capacità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno standard, mentre, per le spese in conto capitale, si dovrà assicurare l'integrale copertura del fabbisogno standard.

In attuazione della legge n. 42/2009, il decreto legislativo n. 68/2011, ha poi individuato i tributi propri delle regioni e delle province ed ha collocato le spese in conto capitale delle regioni e delle province per il trasporto pubblico locale tra quelle per le quali è possibile il ricorso al fondo perequativo. Tuttavia l'operatività delle previsioni del decreto legislativo è di fatto rinviata all'individuazione, ancora in corso, dei livelli essenziali delle prestazioni nel settore, sulla base dei quali dovranno essere definiti i fabbisogni standard. Non a caso la soppressione dei trasferimenti statali nel settore, inizialmente prevista (articolo 32, comma 4) dal provvedimento a decorrere dal 2012, è stata poi, con una modifica operata dal decreto-legge n. 201/2011, spostata a decorrere dal 2013.

A tale proposito, poi, l'articolo 23, comma 12-undecies, del decreto-legge n. 95/2012 ha comunque stabilito il principio che le compensazioni economiche assegnate dagli enti locali alle aziende esercenti il trasporto pubblico locale siano determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito.

Una rapida attivazione del meccanismo dei costi standard è richiesta anche dai commi 84 e 85 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013). Tali disposizioni prevedono infatti la definizione entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di conferenza unificata, dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, tenendo conto, in particolare nelle aree metropolitane e nelle aree a domanda debole, di fattori di contesto quali la velocità commerciale, le economie di scala, le tecnologie di produzione, l'ammodernamento del materiale rotabile e un ragionevole margine di utile (comma 84); conseguentemente, a partire dall'anno 2014 una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sarà ripartita tra le regioni sulla base dei costi standard (comma 85).

Allo stesso tempo, si è creata comunque l'esigenza di definire una « disciplina ponte » in attesa della piena operatività del meccanismo delineato dal decreto legislativo n. 68/2011 ed al fine di compensare le riduzioni di trasferimenti statali nel settore nel frattempo intervenute nell'ambito dei provvedimenti di contenimento della spesa pubblica adottati nel corso della XVI Legislatura in particolare a partire dal decreto-legge n. 78/2010.

In tal senso, è dapprima intervenuto l'articolo 21 del decreto-legge n. 98/2011 che, al comma 2 ha autorizzato la destinazione di una somma, non superiore a 314 milioni di euro, alle regioni a statuto ordinario per le esigenze del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, connesse all'acquisto del materiale rotabile. Le risorse in oggetto derivano dal recupero degli aiuti di Stato illegittimamente corrisposti in conseguenza dell'applicazione del regime di esenzione fiscale concesso in favore delle società per azioni a partecipazione pubblica maggioritaria esercenti servizi pubblici locali (c.d. ex municipalizzate). Il comma 3 dell'articolo 21 ha poi istituito un Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione di 400 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2011. Successivamente l'articolo 30, comma 3, del decreto-legge n. 201/2011 ha incrementato il fondo di 800 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012, mentre l'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012 ha definito i criteri di riparto del fondo. Il fondo previsto dal decreto-legge n. 98/2011 è stato però infine sostituito dal nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013). Il fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Nel Fondo confluiscono anche le risorse stanziare ai sensi del già ricordato articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione deve essere determinata con DPCM in misura tale che la dotazione

del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. L'importo complessivo del Fondo ammonta, a decorrere dal 2013, a circa 4.929 milioni di euro. La norma detta disposizioni per la ripartizione del Fondo, prevedendo criteri di ripartizione finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio.

Con il DPCM 26 luglio 2013 l'aliquota di compartecipazione è stata fissata al 19,7 per cento per l'anno 2013. In precedenza, il DPCM 11 marzo 2013 ha definito i criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo. Tale DPCM prevede che le risorse stanziare sul Fondo siano ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata. La ripartizione è effettuata per il 90 per cento sulla base delle percentuali fissate dal decreto e per il residuo 10 per cento in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di: a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; d) la definizione di livelli occupazionali appropriati; e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica. A titolo di anticipazione il 60 per cento delle risorse viene ripartito ed erogato alle regioni in base a determinate percentuali, corrispondenti alle ripartizioni effettuate in precedenza, mentre il residuo 40 per cento, al netto delle eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi, viene erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno. Le regioni provvedono poi ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

La legge di stabilità 2015 (legge 23 dicembre 2014 n. 190, articolo 1, commi 223 - 227) ha previsto che le risorse di cui all'articolo 1, comma 83, della Legge n.147 del 2013 sono destinate all'acquisto di materiale rotabile su gomma. La stessa Legge di Stabilità 2015 ha provveduto a rifinanziare il Fondo acquisto autobus destinando 625 milioni di euro per il 2015 e 375 milioni di euro per i quattro anni successivi (vedi anche paragrafo 2.4.2).

1.1.3. La normativa di livello regionale

La Legge regionale Piemonte 27 gennaio 2015, n. 1 avente per oggetto "Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale" introduce, con l'art. 21, importanti modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 che, tra l'altro, prevede la costituzione dell'Agenzia.

Nel evidenziare le principali modifiche introdotte con il citato art. 21, si richiamano di seguito anche alcuni passaggi della relazione di accompagnamento al disegno di legge regionale n. 67 presentato in Consiglio il 13 novembre 2014, che è stato poi tradotto nella legge 1/2015.

In premessa si ritiene di evidenziare che l'intera legge 1/2015, come si evince dal titolo stesso e come esplicitato fin da subito nella relazione di accompagnamento al disegno di legge, si propone di provvedere a riqualificare la spesa regionale.

Alla luce di tale obiettivo, pertanto, vanno letti i diversi interventi puntuali contenuti nel provvedimento, tra cui anche le modifiche apportate dall'art. 21 alla legge regionale 1/2000.

In primo luogo si ritiene di analizzare le modifiche apportate all'art. 8 della legge regionale 1/2000 in quanto si tratta dell'articolo che prevede la costituzione dell'Agenzia e ne contiene la disciplina.

La rubrica dell'articolo 8 "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale" viene sostituita dalla seguente "Agenzia della mobilità piemontese" ed a tale denominazione viene fatto riferimento in tutta la legge.

Tale nuova denominazione è coerente con gli interventi di modifica che riguardano la composizione dell'Agenzia e che sono volti all'ampliamento della stessa.

La legge, infatti, lasciando invariata la forma consortile dell'Agenzia, ha disposto, inserendo l'art. 1 ter, che il consorzio è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale e che, al fine di ampliare la partecipazione degli enti locali alla definizione della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, l'Agenzia della mobilità piemontese favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega ai sensi della presente legge.

A tal proposito si ritiene di chiarire che oltre ai 34 enti già aderenti all'Agenzia, gli enti locali che sono obbligati ad aderire sono quelli già individuati dalla programmazione regionale.

Nel programma triennale dei servizi 2013-2015 sono indicati, oltre all'Agenzia, i seguenti Enti (che ricevono i trasferimenti regionali per il TPL) :

- PROVINCE : ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VCO (include comune Verbania), VERCELLI; TORINO, CITTA' METROPOLITANA (include I comuni Ivrea e Pinerolo);
- COMUNI/CONURBAZIONI : ALBA, ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, BRA, CASALE M.TO, CUNEO, NOVARA, VERCELLI

In relazione ai dati ISTAT sulla popolazione al 31/12/2012, i comuni aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti nel territorio piemontese, non aderenti attualmente all'Agenzia, sono: CHIVASSO, CIRIE', GIAVENO, IVREA, BORGOMANERO, GALLIATE, TRECATE, BRA, FOSSANO, MONDOVI', SALUZZO, SAVIGLIANO, ACQUI TERME, NOVI LIGURE, TORTONA, VALENZA, DOMODOSSOLA, OMEGNA, CARMAGNOLA.

Questo ampliamento della composizione ben si coordina poi con la modifica apportata al comma 1 dell'articolo 8, laddove viene indicato come "regionale" e non più "metropolitano torinese" l'ambito delle politiche di mobilità al cui coordinamento è finalizzata la costituzione dell'Agenzia.

D'altro canto, la stessa relazione al disegno di legge evidenziava che con la proposta di modifica si intendeva dare piena attuazione a quanto il legislatore regionale ha avviato nel 2011 estendendo la competenza dell'attuale Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale su tutto il territorio regionale.

La relazione di accompagnamento fa quindi riferimento ad un processo di ampliamento delle competenze dell'Agenzia che è stato avviato formalmente dalla legge regionale 10/2011.

L'art. 11 della legge 10/2011, infatti, modificava la denominazione dell'ente da 'Agenzia per la Mobilità Metropolitana' ad 'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e regionale' e modificava anche la qualificazione dell'ente in "ente pubblico di interesse regionale"; con la legge poi veniva meno l'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono accedere al consorzio.

In coerenza con la finalità di portare a compimento il processo di ampliamento delle competenze dell'Agenzia, la legge 1/2015 abroga la disposizione contenuta al comma 6 della legge 1/2000 che disciplinava il periodo transitorio. L'ampliamento delle competenze, infatti, interviene a compimento di un processo che riguarda la già costituita ed operante Agenzia,.

Sempre nella relazione si legge che il nuovo assetto, delineato con l'estensione delle competenze dell'Agenzia, consentirà, oltre che una coordinata ed unitaria gestione dei servizi, garantendo in modo più efficiente l'integrazione modale e l'interoperabilità, anche un risparmio delle risorse, derivante da economie di scala ed efficienza generate dalla gestione aggregata.

Si ritiene pertanto di poter affermare che l'ampliamento delle competenze dell'Agenzia a livello regionale è uno degli interventi con cui il legislatore ha inteso raggiungere quegli obiettivi di

riqualificazione della spesa regionale che sono a fondamento dell'intero intervento legislativo operato con la legge regionale 1/2015.

In tale contesto, con specifico riferimento alle modifiche operate alla legge 1/2000, che qui sono oggetto di considerazione, viene aggiunta, al termine del comma 1 bis dell'art. 8, una nuova disposizione nella quale è esplicitato che l'obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro.

In stretta connessione con il riconoscimento di tale obiettivo, la legge introduce l'ultimo capoverso al comma 2 dell'art. 8 con il quale individua nel consorzio la sede in cui si compone l'intesa che la regione deve acquisire per l'approvazione del programma triennale dei servizi di TPL.

Si può quindi evidenziare che il legislatore ha inteso ribadire il concetto fondamentale della programmazione integrata ferro-gomma, già presente nell'area metropolitana, ed estesa a tutto il territorio regionale

Coerentemente con il ruolo riconosciuto al consorzio in relazione all'intesa sul programma triennale, il legislatore regionale è intervenuto sul comma 5 dell'art. 4 della legge 1/2000 aggiungendo al termine del primo alinea dopo le parole "Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico definisce, d'intesa con gli enti locali" le seguenti parole "aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8".

Oltre alle richiamate disposizioni che intervengono direttamente sulla denominazione, sulla composizione e sul ruolo dell'Agenzia, l'art. 21 interviene su altre norme della legge 1/2000 che interessano da vicino il consorzio.

In particolare si richiamano gli interventi in materia di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale.

Le disposizioni introdotte in materia di affidamenti, che di seguito si richiamano per le parti di interesse, vanno lette in stretta connessione con la modifica apportata all'art. 1 comma 1 della legge regionale, laddove tra le finalità della legge stessa è stata aggiunta quella di centralizzare e razionalizzare gli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale.

Nell'ambito dell'art. 5 rubricato "Funzioni e i compiti amministrativi delle province", il legislatore ha inserito il comma 1 bis contenente una disposizione che attribuisce alle province la gestione delle procedure di aggiudicazione dei servizi di trasporto pubblico locale, a livello di bacino, ad eccezione del bacino metropolitano di Torino.

Per quanto riguarda specificamente l'Agenzia, con il nuovo comma 1 dell'art. 11 che ha sostituito integralmente il precedente disposto, viene stabilito, tra l'altro, che "L'Agenzia della mobilità piemontese stipula i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento, ai sensi dell'articolo 5, comma 1 bis, di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente (...)".

Si sottolinea, al riguardo, richiamando peraltro quanto specificamente previsto nella relazione di accompagnamento al disegno di legge, che la formulazione della nuova disposizione mira a rendere coerente la norma regionale con quella comunitaria in materia di gestione dei servizi ferroviari, rendendo possibile il ricorso all'affidamento diretto e quello all'assegnazione tramite gara.

Il legislatore regionale è intervenuto anche sulle materie della programmazione e del finanziamento dei servizi di trasporto.

Con specifiche disposizioni introdotte nell'art. 8, commi 2 bis e 2 ter, il legislatore, oltre a richiamare gli elementi essenziali della programmazione (quali percorsi, corse, orari), punta l'attenzione sul coordinamento dei servizi, affermando in particolare, al comma 1 ter, che "La possibilità di

interscambio tra i diversi mezzi di trasporto attraverso una programmazione coordinata costituisce una linea guida della programmazione stessa. (...)”.

Quanto alla programmazione, si richiama ancora la disposizione contenuta nel nuovo comma 3 dell'art. 3 con la quale il legislatore, nel prevedere che gli enti locali possono proporre all'Agenzia della mobilità piemontese servizi di trasporto aggiuntivi, con oneri a carico dei rispettivi bilanci, richiama l'attenzione sulla necessità di verificare che non esista sovrapposizione fra tali eventuali servizi aggiuntivi e altri servizi programmati.

Per quanto riguarda direttamente la materia del finanziamento del servizio, si segnalano le modifiche apportate all'art. 15 della legge che disciplina appunto la determinazione e la ripartizione delle risorse.

Dalla lettura delle disposizioni contenute nei commi 4 e 4 bis aggiunti all'art. 15, si evince che il legislatore ha inteso porre i dati relativi all'aumento o alla diminuzione dell'utenza (anche con riferimento all'utenza potenziale) come elementi essenziali del monitoraggio del servizio, sia del monitoraggio finalizzato alla programmazione e conseguente erogazione dei fondi, sia di quello finalizzato alla verifica della ripartizione delle risorse.

Si ritiene utile nella presente relazione previsionale, richiamare anche le modifiche apportate dalla legge 1/2015 alla legge 1/2000 regionale in materia di spese di funzionamento dell'Agenzia.

Il legislatore, in primo luogo, è intervenuto sull'articolo 26 della legge 1/2000, che contiene le disposizioni finanziarie, modificando la denominazione del capitolo di spesa dedicato alla parte del 'fondo regionale trasporti' destinata a far fronte agli oneri relativi ai servizi minimi; infatti nella denominazione del capitolo, dopo la locuzione "Fondo regionale trasporti. Assegnazione di somme", le parole "agli enti locali" sono state sostituite da "all'Agenzia della mobilità piemontese".

Il nuovo comma 3 dell'art. 26, introdotto dalla legge 1/2015 in sostituzione della precedente disposizione, stabilisce che per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni svolte dall'Agenzia della mobilità piemontese è destinata una somma non superiore all'1 per cento delle risorse programmate per i relativi servizi di trasporto pubblico locale.

Lo stesso comma prevede che tale somma, individuata dalla Giunta regionale in sede di approvazione del programma triennale dei servizi, può comprendere anche la copertura di spese inerenti alle competenze direttamente esercitate dagli enti consorziati in materia di mobilità e trasporti.

Si ritengono ancora di particolare rilevanza per l'Agenzia, e dunque utili da richiamare, le disposizioni introdotte in materia di interventi sostitutivi della Regione Piemonte e in materia di accordi di programma.

L'art. 25 della legge regionale rubricato "Interventi sostitutivi", fermo restando quanto disposto in via generale dal comma 1 ai sensi del quale in caso di accertata inerzia da parte delle amministrazioni locali nell'esercizio delle funzioni e delle competenze delegate, la Giunta regionale fissa un termine per procedere, trascorso il quale dispone interventi sostitutivi, viene modificato introducendo il comma 1 bis che disciplina specificamente e dettagliatamente una specifica ipotesi di inerzia relativa alla mancata adesione al consorzio.

In particolare la norma prevede che al fine di garantire la continuità dell'esercizio coordinato ed unitario dei servizi di trasporto pubblico locale, la Regione esercita le funzioni oggetto di delega di cui alla presente legge, in sostituzione degli enti soggetti di delega che entro il 31 marzo 2015 non hanno aderito al consorzio di cui all'articolo 8.

In ultimo, si richiamano le novità introdotte dalla legge regionale in materia degli Accordi di programma previsti dall'art. 9 della legge 1/2000, dando evidenza alle modifiche che più direttamente interessano l'Agenzia.

Nella parte del comma 1 del citato articolo 9, in cui vengono individuati i soggetti con cui la Regione deve acquisire l'intesa per la stipula, con il Ministero, degli accordi di programma per la definizione delle risorse trasferite per gli investimenti relativi al potenziamento delle reti nazionali, dopo le parole "d'intesa con le province ed i comuni direttamente coinvolti " vengono aggiunte le parole "aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese".

Analogamente nella parte del comma 2 del citato articolo 9 in cui vengono individuati i soggetti con cui la Regione stipula gli accordi di programma per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi, dopo le parole "d'intesa con le province ed i comuni direttamente coinvolti " vengono aggiunte le parole "aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese".

Resta ferma la disposizione contenuta nel successivo comma 3, ai sensi del quale la stipula degli accordi di programma di cui al comma 2 costituisce approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli enti locali.

Il legislatore, invece, riformula il comma 4 attribuendo alla regione uno specifico potere di sostituzione correlato alla mancata stipulazione degli accordi di programma.

In particolare viene previsto che in caso di mancata stipulazione degli accordi entro sei mesi dall'approvazione del programma triennale, la Regione provvede all'assegnazione delle risorse limitatamente al finanziamento dei servizi minimi individuati come prioritari. Se la mancata stipulazione si protrae per ulteriori sei mesi, la Regione, ai sensi dell'articolo 25, esercita le funzioni delegate di cui alla presente legge."

Si segnala infine che il legislatore introduce una modifica nel comma 6 dell'articolo 9, prevedendo ai fini della ripartizione agli enti soggetti di delega delle risorse per gli investimenti, relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale, un criterio di preferenza per quelli su rotaia a basso impatto di emissioni di scarico e per l'arredo di linea. Resta ferma la parte della norma che dispone che la ripartizione debba avvenire mediante concertazione e che la concertazione trova rispondenza nella stipulazione degli Accordi di Programma.

1.2. Funzionamento dell'Agenzia

1.2.1. Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42.

Si riporta il testo pubblicato sul sito dedicato del MEF in ordine ai primi adempimenti per l'avvio della riforma contabile prevista dal decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Tali indicazioni costituiscono programma di lavoro della struttura dell'Agenzia impegnata nell'attuazione delle nuove disposizioni di natura contabile.

Nel 2015, il decreto legislativo n. 118 del 2011 richiede i seguenti adempimenti:

- affiancare i nuovi schemi di bilancio di previsione e di rendiconto per missioni e programmi (con funzioni conoscitive) agli schemi di bilancio annuale e pluriennale e di rendiconto adottati nel 2014, che conservano la funzione autorizzatoria e valore giuridico ai fini della rendicontazione. Entrambe le versioni del bilancio e del rendiconto riportano le medesime risultanze contabili (trattasi della classificazione dei medesimi dati con due differenti criteri). Il bilancio pluriennale predisposto secondo lo schema adottato nel 2014 ha valore autorizzatorio. Contestualmente all'approvazione del rendiconto della gestione, a decorrere

dal 2015, gli enti locali articolati in Istituzioni approvano il rendiconto consolidato (entro il termine del 30 aprile dell'anno successivo), e le regioni approvano il rendiconto consolidato con il rendiconto del proprio Consiglio regionale e con eventuali propri organismi strumentali (entro il 31 luglio dell'anno successivo);

- applicazione del principio contabile generale della competenza finanziaria (cd. potenziata) per l'accertamento delle entrate e l'impegno delle spese;
- adozione del principio applicato della contabilità finanziaria,
- riaccertamento straordinario dei residui per adeguare lo stock dei residui attivi e passivi alla nuova configurazione del principio della competenza finanziaria
- applicazione del principio contabile applicato della programmazione e predisposizione del primo DEFR e DUP con riferimento al triennio 2016-2018.

Le prime attività necessarie per l'avvio della riforma nel 2015 sono:

1) L'adeguamento del sistema informativo, contabile ed organizzativo dell'ente.

In particolare, è necessario:

- a) assumere tutte le possibili iniziative affinché i responsabili dei servizi che provvedono all'accertamento delle entrate e all'impegno delle spese rispettino gli articoli 53 e 56 del D.Lgs 118/2011 (per le regioni) e gli articoli 179 e 183 del TUEL corretto e integrato dal D.Lgs 118/2011 (per gli enti locali). In particolare si deve garantire che l'accertamento e l'impegno siano registrati solo in presenza:
 - di obbligazioni giuridicamente perfezionate (la registrazione è effettuata nello stesso esercizio in cui sorge l'obbligazione),
 - dell'indicazione della scadenza ai fini dell'individuazione dell'esercizio di imputazione della spesa (che è l'esercizio in cui l'obbligazione è esigibile). Costituiscono una deroga a tale regola gli accertamenti e gli impegni riguardanti i servizi per conto terzi e le partite di giro che sono registrati e imputati all'esercizio in cui l'obbligazione sorge;
 - degli elementi della transazione elementare obbligatori di cui all'allegato n. 7 del DLgs 118/2011 (distinguendo quelli obbligatori dal 2015, da quelli obbligatori dal 2016).

Si sottolinea l'importanza del pieno coinvolgimento dell'ente nel suo complesso, e non solo degli uffici ragioneria e bilancio, nell'attuazione della riforma contabile prevista dal decreto legislativo n. 118/2011 e successive modifiche,

- b) prevedere e disciplinare l'istituto della prenotazione dell'impegno, il cui ruolo è stato fortemente rivalutato dalla riforma: la prenotazione della spesa è necessaria in tutti i casi in cui si avvia una procedura di spesa, nelle more della formalizzazione delle obbligazioni giuridicamente perfezionate, e come possibile strumento per la gestione del fondo pluriennale vincolato;
- c) attribuire evidenza contabile alla liquidazione della spesa e rispettare il principio applicato della contabilità finanziaria n. 6.1 il quale prevede che *"La fase della liquidazione presenta una propria autonomia rispetto alla successiva fase dell'ordinazione della spesa. Pertanto, è necessario superare la prassi che prevede, in ogni caso, la contestuale liquidazione ed ordinazione della spesa. Si ribadisce che la liquidazione è registrata quando l'obbligazione è esigibile"*;
- d) prevedere la corretta compilazione di tutti gli elementi degli ordinativi di incasso e di pagamento, con particolare riferimento a quelli riguardanti la gestione dei vincoli di cassa (solo per gli enti locali) e l'esercizio provvisorio.
- e) aggiornare le procedure informatiche ai principi della riforma, in modo da consentire, in particolare:

- a. la predisposizione e la gestione “parallela” degli schemi di bilancio,
- b. l'imputazione degli accertamenti e degli impegni agli esercizi successivi a quello in corso (non limitandosi agli esercizi compresi nel bilancio pluriennale),
- c. la gestione del fondo pluriennale vincolato sia ai fini del bilancio autorizzatorio che ai fini del bilancio conoscitivo. In particolare è necessario inserire il fondo pluriennale di entrata negli schemi di bilancio autorizzatorio (annuale e pluriennale) del 2015, in tutte le componenti del bilancio, compresi gli allegati, nei quali è prevista la voce relativa all'utilizzo del risultato di amministrazione. Non è invece previsto l'inserimento del fondo pluriennale di spesa nel bilancio autorizzatorio del 2015, in quanto tutti gli stanziamenti di spesa comprendono il fondo pluriennale vincolato. Si sottolinea l'importanza delle procedure informatiche dirette a gestire in modo sistematico, il fondo pluriennale vincolato;
- f) concordare con il tesoriere le modalità di regolarizzazione dei sospesi riguardanti:
 - le eventuali anticipazioni di cassa nel rispetto del principio applicato della contabilità finanziaria n. 3.26,
 - gli utilizzi degli incassi di entrate vincolate per il pagamento delle spese correnti, come disciplinate dal principio applicato della contabilità finanziaria n. 10.
- g) superare la procedure di esecuzione della spesa attraverso il ricorso alla figura dell'istituto del funzionario delegato (per le regioni che le avevano);
- h) adeguamento del regolamento di contabilità dell'ente ai principi della riforma.

2) la riclassificazione per missioni e programmi dei capitoli del PEG (enti locali) e del bilancio gestionale (regioni e enti regionali),

Al fine dell'elaborazione del bilancio di previsione per missioni e programmi a carattere conoscitivo, da affiancare al bilancio di previsione autorizzatorio predisposto secondo lo schema vigente nel 2014, l'ente procede alla riclassificazione dei capitoli e degli articoli del bilancio gestionale (regioni e enti regionali) e del PEG (enti locali) per missioni e programmi, avvalendosi dell'apposito glossario (allegato n. 14/2 al DLgs 118/2011). La nuova classificazione deve affiancare la vecchia, in modo da consentire, a partire dal medesimo bilancio gestionale/PEG, l'elaborazione del bilancio di previsione secondo i due schemi.

Anche se non obbligatorio nel 2015, si consiglia vivamente di effettuare la riclassificazione dei capitoli anche in considerazione del piano dei conti finanziario (quarto livello).

Infatti, considerato che sia il rispetto della classificazione per missioni e programmi, sia l'adozione del piano dei conti finanziario comporta la necessità di “spacchettare i capitoli, si ritiene opportuno effettuare tale operazione una volta sola.

Inoltre, dal piano dei conti deriva anche la classificazione per categorie di entrata e per macroaggregati di spesa, necessari ai fini della predisposizione del rendiconto 2015, che dovrà essere predisposto in entrambe le versioni.

La riclassificazione dei capitoli e degli articoli è effettuata nel rispetto dell'articolo 7 del DLgs 118/2011, che vieta l'adozione del criterio della prevalenza, salvi i casi in cui è espressamente consentito.

3) l'organizzazione dell'attività del riaccertamento straordinario dei residui attivi e passivi, in parallelo al riaccertamento ordinario ai fini del rendiconto 2014.

Al fine di consentire il riaccertamento straordinario dei residui previsto dall'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo n. 118/2011 e successive modifiche, è necessario avviare per tempo una ricognizione di tutti i residui, attivi e passivi, al 31 dicembre 2014, funzionale sia AL riaccertamento ordinario (da effettuare sulla base dell'ordinamento contabile vigente nel 2014), sia ai fini del riaccertamento straordinario (da effettuare sulla base di quanto previsto dalla riforma).

Ai fini del riaccertamento straordinario, per ciascun residuo è necessario indicare:

- a) se il residuo deve essere definitivamente cancellato in quanto non corrisponde ad una obbligazione giuridicamente perfezionata.

- A1) Per tutti i residui passivi che corrispondono a impegni tecnici da classificare come “da cancellare”, deve essere indicata la natura della fonte di copertura (vincolo da legge, da trasferimenti, da debito, vincolati individuati dall’ente).
- A2) Per i residui passivi costituiti da impegni assunti negli anni precedenti al fine di consentire un “accantonamento contabile”, da classificare come “da cancellare”, deve essere indicata la natura di “accantonamento” al risultato di amministrazione derivante dal riaccertamento straordinario.
- A3) Per tutti gli impegni che non corrispondono ad obbligazioni perfezionate, da classificare come “da cancellare”, corrispondenti a :
- quadri economici relative a spese di investimento per lavori pubblici di cui all’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 “Codice dei contratti pubblici”, in parte impegnate a fronte di obbligazioni giuridiche perfezionate, escluse le spese di progettazione,
 - procedure di affidamento attivate ai sensi dell’articolo 53, comma 2, del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, unitamente alle voci di spesa contenute nel quadro economico dell’opera (ancorché non impegnate),
deve essere indicata la natura di spesa che, ancorché da cancellare, consente la formazione del “fondo pluriennale vincolato”;
- b) l’esercizio in cui l’obbligazione giuridicamente perfezionata è esigibile (definita nel rispetto del principio applicato della contabilità finanziaria), con riferimento al quale il residuo, dopo essere stato cancellato (non definitivamente) deve essere reimputato. Tali residui sono da classificare come “da reimputare all’esercizio.....”.

Sulla base dei risultati della ricognizione, gli enti compilano gli allegati n. 5/1 e 5/2 al decreto legislativo n. 118 del 2011 e successive modifiche, riguardanti la determinazione del fondo pluriennale vincolato e del risultato di amministrazione al 1° gennaio 2015, che costituiscono allegati obbligatori della delibera di riaccertamento straordinario. I prospetti di cui agli allegati n. 5/1 e 5/2 costituiscono un valido ausilio per la determinazione del risultato di amministrazione e del fondo pluriennale vincolato derivante dal riaccertamento straordinario.

I residui attivi e passivi al 31 dicembre 2014 che sono incassati e pagati nel corso del 2015 prima del riaccertamento straordinario (in conto residui), non devono essere oggetto di riaccertamento straordinario e sono conservati tra i residui attivi e passivi al 31 dicembre 2014. Pertanto, il sistema informativo contabile deve essere in condizione di eliminare dalla ricognizione dei residui, tutti i residui incassati e pagati nel 2015, nelle more del riaccertamento straordinario.

Con particolare riferimento al riaccertamento straordinario delle spese di personale si rinvia al principio applicato della contabilità finanziaria n. 5.2, lettera a).

4) la determinazione dell’importo dei propri incassi vincolati al 1° gennaio 2015 (solo gli enti locali)

In attuazione del principio applicato della contabilità finanziaria n. 10.6, al fine di dare corretta attuazione all’articolo 195 del TUEL, “all’avvio dell’esercizio 2015, contestualmente alla trasmissione del bilancio di previsione o, in caso di esercizio provvisorio, contestualmente alla trasmissione del bilancio provvisorio da gestire e dell’elenco dei residui, gli enti locali comunicano formalmente al proprio tesoriere l’importo degli incassi vincolati alla data del 31 dicembre 2014” che provvede a “vincolare”.

Le modalità di determinazione degli incassi vincolati alla data del 31 dicembre 2014 sono indicate nel citato principio 10.6.

Se le disponibilità liquide dell’ente alla data del 31 dicembre sono inferiori all’importo comunicato al tesoriere, vuol dire che la differenza è stata utilizzata per il pagamento di spese correnti ai sensi dell’articolo 195, comma 1 e, nel rispetto di tale norma, è necessario che tale utilizzo delle giacenze vincolate sia oggetto di registrazione contabile secondo le modalità previste nel principio applicato della contabilità finanziaria n. 10. A tal fine, preso atto dell’utilizzo degli incassi vincolati, il tesoriere procede alla creazione dei sospesi di entrata e di

spesa riguardanti l'utilizzo degli incassi vincolati e li trasmette a SIOPE utilizzando gli appositi codici provvisori, previsti a tal fine ("Pagamenti da regolarizzare per utilizzo di incassi vincolati ai sensi dell'art. 195 del TUEL" e "Incassi da regolarizzare per destinazione incassi vincolati a spese correnti ai sensi dell'art. 195 del TUEL"), dandone tempestiva comunicazione all'ente.

A seguito della comunicazione dei sospesi in attesa di regolarizzazione, l'ente effettua la seguente operazione:

a) impegna ed emette un ordine di pagamento, a regolarizzazione delle carte contabili, per l'importo degli incassi vincolati che sono stati destinati alla copertura di spese correnti, sul capitolo di spesa "Utilizzo incassi vincolati ai sensi dell'art. 195 del TUEL". L'ordine di pagamento è versato in entrata al bilancio dell'ente e presenta l'indicazione di cui all'art. 185, comma 2, lettera i), del TUEL, che trattasi di pagamento di risorse vincolate. L'entrata è registrata attraverso l'operazione di cui al punto b);

b) accerta ed emette una reversale di incasso, a regolarizzazione delle carte contabili, di importo pari alla spesa di cui alla lettera a), sul conto "Destinazione incassi vincolati a spese correnti ai sensi dell'art. 195 del TUEL". L'ordine di incasso non presenta l'indicazione di cui all'art. 180, comma 3, lettera d), del TUEL, in quanto trattasi di incasso di entrate libere.

1.2.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma

Unitamente al bilancio 2015 e pluriennale 2015-2017 è approvato il seguente "Programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma":

- 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."

Detto limite era stato calcolato in € 16.807,00.

Con il DL 101/2013 il limite si riduce a € 10.084,00 per il 2015 (pari al 5% della spesa sostenuta nel 2009).

Nella stesura del bilancio 2015 e pluriennale 2015-2017 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

| | Anno 2015 | Anno 2016 | Anno 2016 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Funzioni nel campo dei trasporti | Euro 10.084,58 | Euro 10.084,58 | Euro 10.084,58 |

1.2.3. Altri limiti alle spese di funzionamento

- Art. 6, comma 8. DL 78/2010: *“A decorrere dall' anno 2011 le 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, incluse le autorità indipendenti, non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità.”*

Il limite di spesa per l'anno 2015 è pari a € 600,00.

- Art. 6, comma 9. DL 78/2010: *A decorrere dall'anno 2011 le 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, incluse le autorità indipendenti, non possono effettuare spese per sponsorizzazioni.*
- Art. 6, comma 12. DL 78/2010: *“A decorrere dall'anno 2011 le 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, incluse le autorità indipendenti, non possono effettuare spese per missioni, anche all'estero, con esclusione delle missioni internazionali di pace e delle Forze armate, delle missioni delle forze di polizia e dei vigili del fuoco, del personale di magistratura, nonché di quelle strettamente connesse ad accordi internazionali ovvero indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali o comunitari, nonché con investitori istituzionali necessari alla gestione del debito pubblico, per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 [...] Il presente comma non si applica alla spesa effettuata per lo svolgimento di compiti ispettivi”*
- Art. 6, comma 13. DL 78/2010: *“A decorrere dall'anno 2011 la spesa annua sostenuta dalle 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, incluse le autorità indipendenti, per attività esclusivamente di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009.”*

Il limite di spesa per l'anno 2015 è di € 6.852,00.

Non rientra nel tetto la formazione, nell'ambito di un'attenta programmazione della stessa quella obbligatoria, limitatamente alle spese necessarie per corrispondere a precisi obblighi normativi che non possono essere disattesi o differiti ad altro esercizio. (Corte dei conti, Sez. di Controllo E.R. n 18/2011).

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2015 E TRIENNALE 2015-2017

L'Agazia, nell'ambito delle proprie attività, sviluppa la pianificazione del sistema della mobilità e la programmazione dei servizi e delle infrastrutture di trasporto locale per l'area metropolitana, la Provincia di Torino ed anche parzialmente per la rete ferroviaria regionale, così come previsto dallo Statuto.

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 nelle precedenti relazioni previsionali programmatiche si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agazia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agazia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

1. L'istituzione dell'Agazia 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'Agazia 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'Agazia deve operare sono, oltre al Bilancio, il Programma Triennale dei Servizi ed il Piano della Mobilità Metropolitana;
3. L'Agazia ha cominciato ad essere operativa nella seconda metà del 2004. In questo anno l'Agazia 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'Agazia 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'Agazia ha elaborato il "*Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'Agazia 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'Agazia 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'Agazia 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 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 dovranno impegnare l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione.

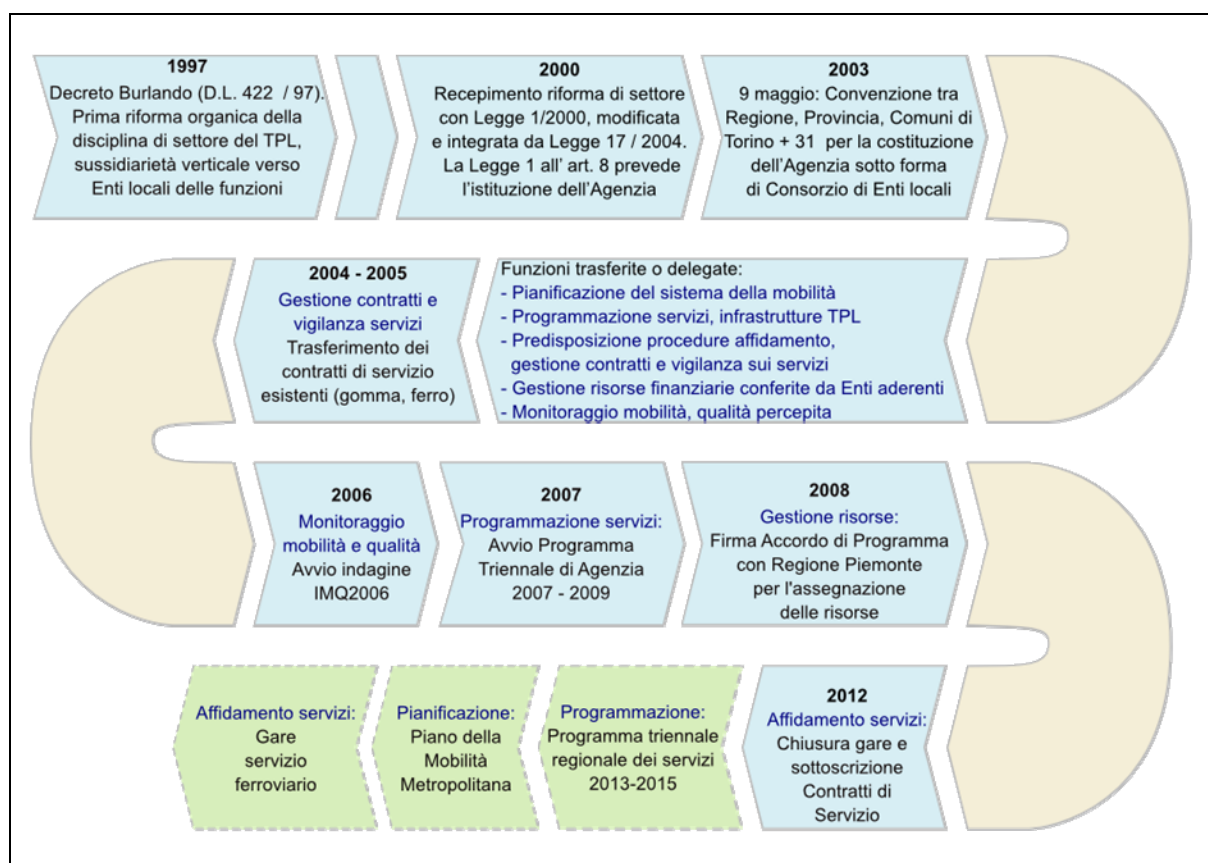


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Proseguendo l'azione di cui ai piani di lungo periodo già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali e Programmatiche, e a partire da quanto già realizzato nel triennio 2002-2014:

- il completamento della riorganizzazione del servizio ferroviario metropolitano e regionale con l'istituzione di una rete composta da 8 linee SFM con orario coordinato e cadenzato;

- successive fasi del piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nella programmazione e seguendo le indicazioni del progetto di ridisegno “Rete Forte 2012”;

il programma di attività per il 2015 risulterà pertanto guidato dall’attuazione del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale della Regione Piemonte 2013-2015 (approvato con D.G.R. 18-6536 del 22 ottobre 2013) e proseguirà con lo sviluppo dei programmi dell’Agenzia, in particolare:

- il monitoraggio del sistema di orari di SFM e SFR per il miglioramento continuo dei servizi;
- il coordinamento delle diverse modalità di trasporto pubblico con programmi di servizio integrati accompagnati da una adeguata informazione all’utenza;
- la prosecuzione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dalla stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dal Servizio Ferroviario Metropolitano, sia in ambito urbano (nodi di Stura, Lingotto e Rebaudengo) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.
- La fase di pianificazione della mobilità dell’area metropolitana integrata alla fase di sviluppo del piano strategico dell’Area Metropolitana.

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. Analisi del contesto e principali indicatori

2.1.1.1. Dati demografici

| | Superficie (km ²) | Superficie urbanizzata (km ²) | Popolazione residente al 31/12/2013 (migliaia) | Densità (abitanti/km ²) |
|---------|-------------------------------|---|--|-------------------------------------|
| Torino | 130 | 76 | 902 | 6940 |
| Cintura | 708 | 152 | 651 | 920 |
| Totale | 838 | 228 | 1.553 | 1853 |

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte PiSTA su dati ISTAT (per la popolazione) e Regione Piemonte - Assessorato all’Urbanistica e Pianificazione Territoriale: Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte 2008 (pubblicato in Aprile 2012)

L’area metropolitana ha una superficie di 838 Km². Il comune di Torino si estende per 130 km², pari al 15% dell’intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai 7 mila abitanti per km² di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km² di Carignano.

Anche gli assetti urbanistici sono molto diversi tra loro (urbano, denso, industriale, commerciale, rurale misto). La quota di superficie urbanizzata è il 59% in Torino mentre è pari al 21% nella cintura.

La popolazione di Torino, pari al 58% di quella dell’intera area è concentrata sul 16% dell’intero territorio.

2.1.1.2. Tasso di motorizzazione privata

| Autovetture / 1000 abitanti | 2006 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Torino | 620 | 630 | 620 | 599 | 627 | 621 | 616 |
| Area metropolitana torinese | 620 | 620 | 610 | 603 | 625 | 622 | 615 |

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte su dati ISTAT (per la popolazione) e Autoritratto ACI (per il parco circolante)

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quelli del comune di Torino è pressoché equivalente. Si contano infatti 615 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti dell'area metropolitana contro 616 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel Comune di Torino.

2.1.1.3. Offerta di trasporto pubblico

| Vetture*Km erogate (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Contratto extraurbano AMM | 4,34 | 4,50 | 4,67 | 4,74 | 4,69 | 4,33 |
| Metropolitana* | 2,04 | 2,16 | 2,05 | 2,60 | 2,80 | 2,80 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 56,35 | 55,53 | 55,28 | 54,58 | 50,34 | 46,12 |
| Contratti ferroviari | 3,51 | 3,59 | 3,64 | 4,00 | 4,56 | 4,72 |
| Sostitutivi ferroviari | 0,96 | 0,77 | 0,78 | 1,03 | 1,60 | 0 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 67,20 | 66,54 | 66,43 | 66,94 | 62,81 | 57,98 |

Fonte: Consumivi di esercizio

* = Treni*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4)

Passeggeri trasportati

| Passeggeri trasportati (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Contratto extraurbano AMM | 3,59 | 3,59 | 3,55 | 3,95 | 4,01 | 3,77 |
| Contratti Urbani | 169,30 | 173,58 | 178,08 | 193,14 | 201,0 | 191,7 |
| - di cui Metropolitana | 20,49 | 21,91 | 21,98 | 34,39 | 38,63 | 38,75 |
| Contratti ferroviari | 13,57 | 12,49 | 11,89 | 13,02 | 13,58 | 14,48 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA | 186,45 | 189,67 | 193,52 | 210,11 | 218,59 | 209,93 |

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

Dati economici

| Compensazioni al netto infrastruttura (milioni) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Contratto extraurbano AMM | 6,09 | 6,30 | 6,50 | 6,53 | 6,25 | 5,54 |
| Metropolitana | 13,67 | 13,65 | 13,60 | 10,97 | 13,13 | 13,07 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 161,51 | 164,09 | 165,00 | 162,52 | 151,27 | 141,20 |
| Contratti ferroviari | 28,43 | 29,63 | 29,64 | 38,10 | 46,14 | 46,07 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1) | 209,69 | 213,67 | 214,74 | 218,13 | 216,80 | 205,89 |

Fonte: il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

| Compensazioni per pax. al netto infrastruttura | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Contratto extraurbano AMM | 1,70 | 1,75 | 1,83 | 1,65 | 1,56 | 1,47 |
| Metropolitana | 0,67 | 0,62 | 0,62 | 0,32 | 0,34 | 0,34 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 0,95 | 0,95 | 0,93 | 0,84 | 0,75 | 0,74 |
| Contratti ferroviari | 2,10 | 2,37 | 2,49 | 2,93 | 3,40 | 3,18 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1) | 1,01 | 1,01 | 1,00 | 0,89 | 0,84 | 0,83 |

| Ricavi da traffico | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|-------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| Contratto extraurbano AMM | 4,41 | 4,31 | 4,63 | 4,95 | 5,24 | 5,06 |
| Metropolitana | 7,98 | 8,42 | 8,85 | 10,56 | 12,69 | 12,64 |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 69,71 | 68,45 | 70,19 | 76,00 | 86,43 | 81,59 |
| Contratti ferroviari | n/d | 11,17 | 11,31 | 11,39 | 12,4 | 14,4 |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1) | n/d | 92,35 | 94,99 | 102,91 | 116,77 | 113,7 |

| Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Contratto extraurbano AMM | 42,0% | 40,6% | 41,6% | 43,1% | 45,6% | 47,8% |
| Metropolitana | 36,9% | 38,1% | 39,4% | 49,1% | 49,1% | 49,2% |
| Contratti Bus e Tram Urbani | 30,6% | 29,9% | 30,3% | 32,4% | 37,0% | 37,2% |
| Contratti ferroviari | n/d | 27,4% | 27,6% | 23,0% | 21,2% | 23,8% |
| TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1) | | 30,2% | 30,7% | 32,1% | 35,0% | 35,6% |

Fonti ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano

2.1.2. 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.

2.1.2.1. Indagini IMQ 2013 e IMP 2013

Nel corso del 2013 sono state effettuate le interviste per l’indagine combinata IMQ+IMP.

La prima parte dell’indagine (IMQ) ha riguardato la popolazione residente nella Provincia di Torino, si è articolata 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.

La seconda parte dell’indagine (IMP) ha riguardato la popolazione residente nelle altre province piemontesi, è stata 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.

Il campione indagato è stato di 52.119 interviste complessive a livello regionale; la metodologia è stata adottata in continuità con quella delle indagini precedenti e sono stati investigati i principali comportamenti di mobilità. Rispetto alle edizioni precedenti, alcune sezioni del questionario sono state ampliate per rilevare meglio aspetti peculiari della mobilità e della qualità percepita, tra cui si segnala:

- la mobilità ciclistica, distinguendo l’uso della bici privata e di quella dei servizi di Bike Sharing nella dichiarazione del mezzo utilizzato;
- la percezione da parte dei cittadini dell’efficacia delle politiche di sicurezza stradale condotte dagli Enti competenti.

Nel corso del 2014 l’Azienda affidataria dello svolgimento delle interviste ha consegnato, per fasi successive, i dati raccolti durante il field; l’ultima consegna ha avuto luogo a fine 2014. La consegna dei dati da parte dell’Azienda affidataria ha fatto registrare ritardi fino a sei mesi a causa di correzioni, verifica delle georeferenziazioni e ripetizioni di interviste già effettuate per dati non coerenti.

Tali attività rientrano nell’**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità**.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3. L’Agenzia procederà nei prossimi mesi alla stesura del rapporto finale.

2.1.2.2. 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.

La figura che segue mostra l’andamento della frequentazione dei servizi extraurbani di competenza dell’Agenzia per il periodo 2004-2013.

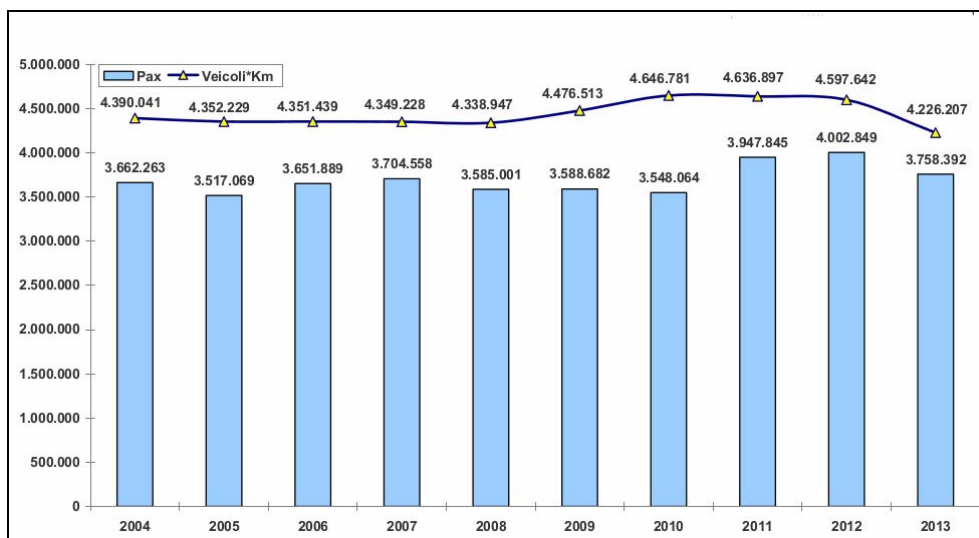


Figura 2 - Frequentazione dei servizi extraurbani

Di seguito il dettaglio relativo ai solo servizi a chiamata “MeBUS”.

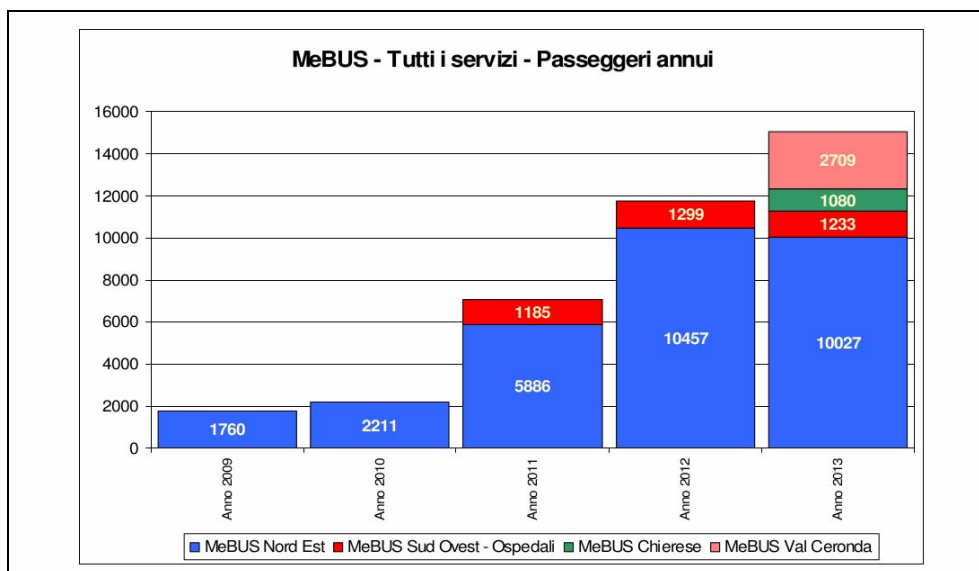


Figura 3 - Frequentazioni bus a chiamata

Ulteriori passi avanti si potranno avere con l’adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all’integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliteratrici del sistema BIP.

2.1.2.3. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. In figura è riportato l’andamento della

frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar) aggiornato al 22-06-2014.

Dal 22-06-2013 al 22-06-2014 la rete notturna ha trasportato complessivamente 372.378 passeggeri con un aumento del 25% rispetto al periodo confrontabile del 2012-2013 e di circa il 180% rispetto al periodo confrontabile del 2008-2009 (primo anno intero di servizio).

Nello stesso periodo ci sono stati giorni di servizio in più sia rispetto al periodo confrontabile del 2012-2013 (+6), sia rispetto al periodo confrontabile del 2008-2009 (+5). Le corse in più sono state rispettivamente 264 e 859 in più.

Conseguentemente gli aumenti percentuali dei passeggeri/notte e dei passeggeri/corsa risultano più contenuti.

Va ricordato che, a partire dal 22-06-2013, linea StarNoCar è stata soppressa.

| dal | al | n° notti di servizio | NightBUSter | | | | StarNotte / StarNoCar | | Tot ale | | |
|------------------------|-----------|----------------------|---------------|----------------|----------|-----------|-----------------------|----------|-----------|----------|-----------|
| | | | n° corse/anno | n° corse/notte | pax/anno | pax/notte | pax/corsa | pax/anno | pax/notte | pax/anno | pax/notte |
| 28-giu-08 | 24-giu-09 | 111 | 11.213 | 101,0 | 132.293 | 1.192 | 12 | 10.130 | 91 | 142.423 | 1.283 |
| 27-giu-09 | 24-giu-10 | 108 | 10.966 | 101,5 | 183.322 | 1.697 | 17 | 2.353 | 22 | 185.675 | 1.719 |
| 26-giu-10 | 19-giu-11 | 108 | 11.519 | 106,7 | 234.835 | 2.174 | 20 | 4.345 | 40 | 239.180 | 2.215 |
| 25-giu-11 | 17-giu-12 | 110 | 11.813 | 107,4 | 286.870 | 2.608 | 24 | 3.780 | 34 | 290.650 | 2.642 |
| 24-giu-12 | 16-giu-13 | 110 | 11.808 | 107,3 | 297.863 | 2.708 | 25 | 2.025 | 18 | 299.888 | 2.726 |
| 22-giu-13 | 22-giu-14 | 116 | 12.072 | 104,1 | 372.378 | 3.210 | 31 | | | 372.378 | 3.210 |
| delta 2013/14-2012/13 | | 6 | 264 | -3,3 | 74.515 | 502 | 6 | -2.025 | -18 | 72.490 | 484 |
| delta 2013/14-2008/09 | | 5 | 859 | 3,1 | 240.085 | 2.018 | 19 | -10.130 | -91 | 229.955 | 1.927 |
| delta% 2013/14-2012/13 | | 5,5% | 2,2% | -3,1% | 25,0% | 18,6% | 22,3% | -100,0% | -100,0% | 24,2% | 17,8% |
| delta% 2013/14-2008/09 | | 4,5% | 7,7% | 3,0% | 181,5% | 169,3% | 161,5% | -100,0% | -100,0% | 161,5% | 150,2% |

La figura che segue riporta l'andamento del valore medio¹ dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

Nella figura sono riportati gli andamenti relativi al valore medio dell'utenza per notte

- complessiva delle linee, come rilevata dai guidatori,
- in partenza da Piazza Vittorio Veneto come rilevata dal personale a terra.

I valori evidenziati in giallo si riferiscono ai periodi compresi tra l'inizio (nel giugno dell'anno "n") del servizio estivo, esteso ai comuni di cintura, e la fine (nel giugno dell'anno "n+1") del servizio invernale confinato in Torino. I valori evidenziati in azzurro si riferiscono ad un anno solare, dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte ha continuato a crescere fino a domenica 10 marzo 2013, quando ha raggiunto un massimo relativo di oltre 2800 passeggeri/notte, per poi scendere ad un minimo relativo di meno di 2700 passeggeri/notte in corrispondenza del 24 giugno 2013 (notte tra il 23 ed il 24). Dopo tale data l'andamento ha ripreso la tendenza all'aumento fino al massimo assoluto di oltre 3.200 passeggeri/notte raggiunto il 15 giugno 2014.

¹ Nel valore medio vengono smorzate le variazioni dovute al diverso numero di notti nelle quali viene effettuato il servizio. Il numero di venerdì e di giorni prefestivi varia infatti da un anno all'altro, come pure varia il numero di eventi speciali (es. notti bianche) in occasione dei quali viene effettuato il servizio.

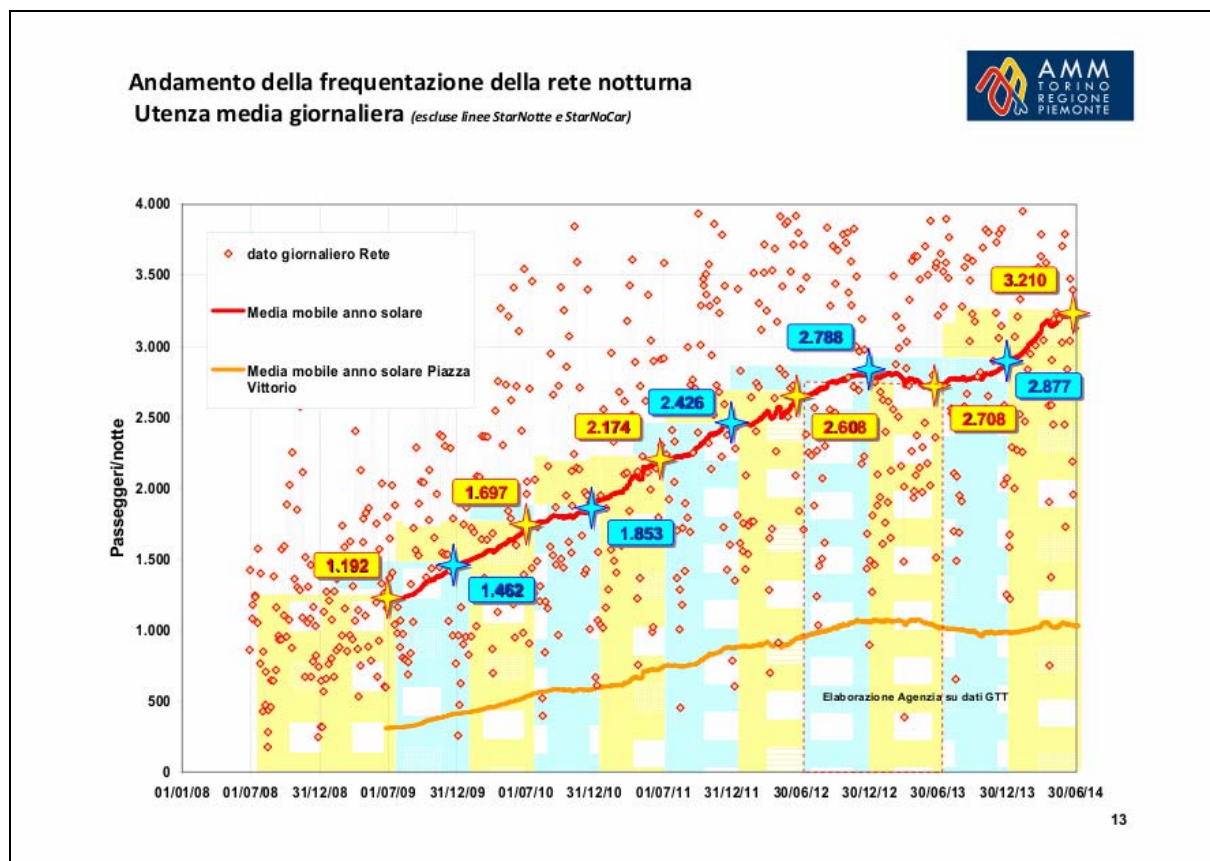


Figura 4 - Rete Notturna: andamento della frequentazione

In un apposito documento è riportata una analisi dettagliata per linea.

Frequentazione della Rete Notturna

Anni 2009-2014

16 luglio 2014



A partire dal 23 giugno e fino al 14 settembre 2014 è stata riproposta l'estensione estiva della Rete Notturna mantenendo lo schema di prolungamento adottato nel 2011. I risultati della frequentazione del servizio sono riportati in un apposito documento.

Il Servizio Notturmo nel periodo estivo 2014

24 ottobre 2014



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

Dall'indagine IMQ 2013 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

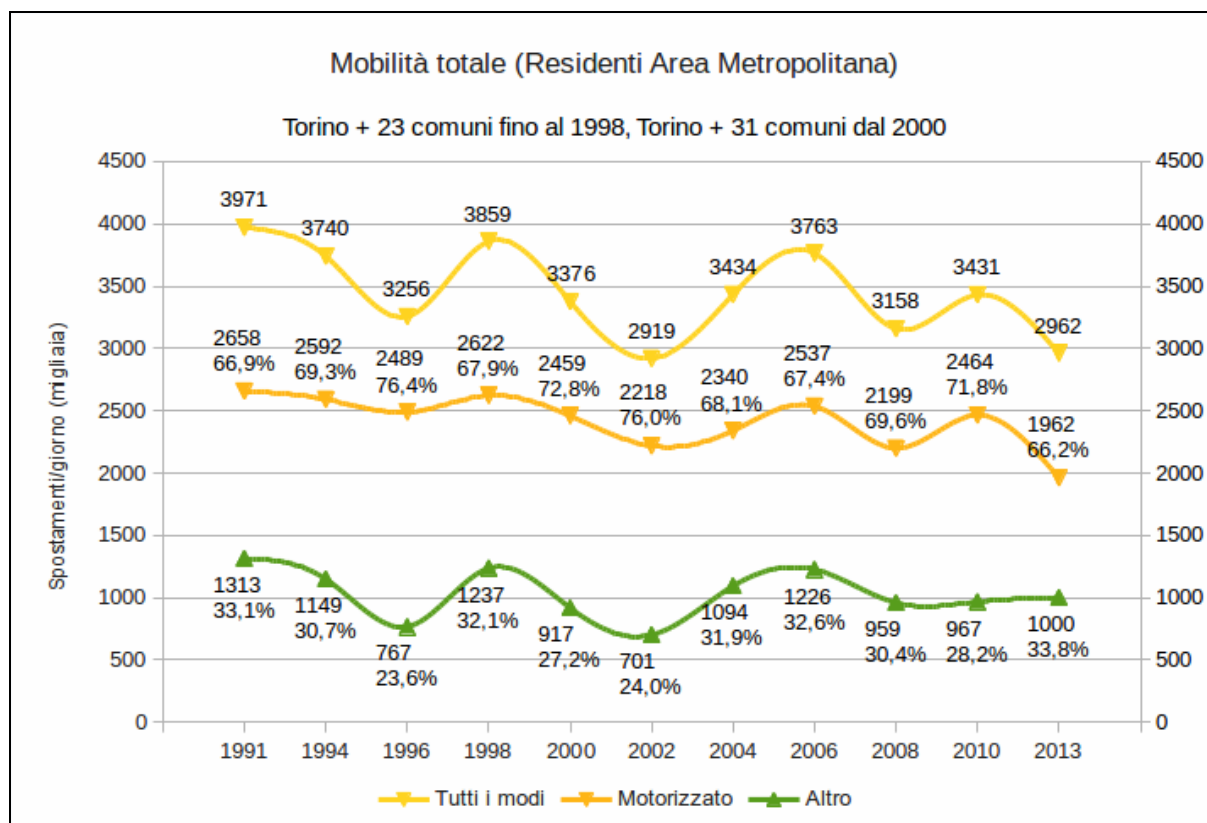


Figura 5 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

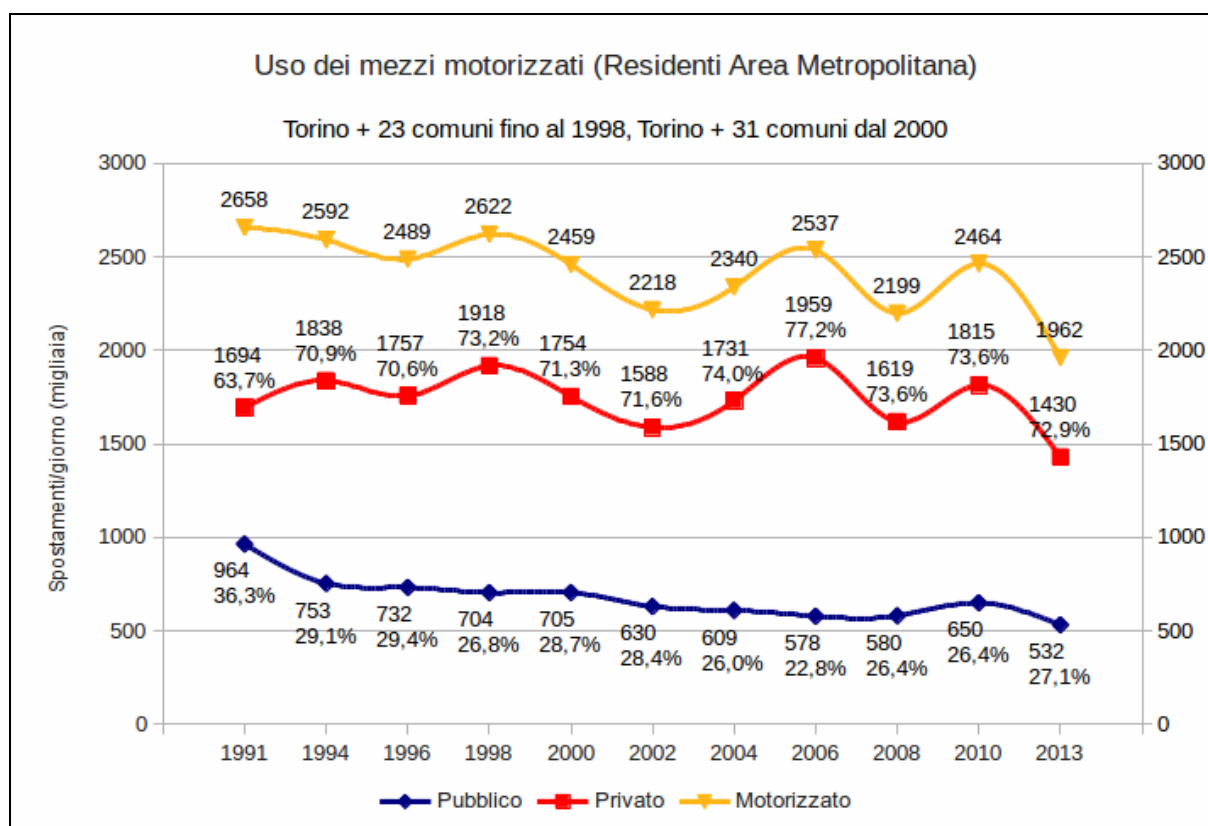


Figura 6 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese appare diminuire nel 2013 da 3 milioni 431 mila spostamenti / giorno nel 2010 si passa a 2 milioni e 962 mila nel 2013 con una diminuzione del 13,7% rispetto alla precedente indagine (Figura 5).
- la mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con un aumento del 20,4% (Figura 6).
- La diminuzione in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico. Quest'ultimo appare tuttavia incrementare, rispetto al 2010, la quota di mercato raggiungendo il 27,1% sul totale motorizzato.

2.1.4. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano, fino al 2010, un andamento crescente. Nel 2013 tuttavia il giudizio medio del TP ha registrato una leggera flessione. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e nel periodo 2006-2010 cresce di pari passo con esso (Figura 7). A differenza del trasporto pubblico, nel 2013 il giudizio dell'auto privata continua a salire, raggiungendo il voto medio di 7,4. Per la prima volta nel 2013 viene investigata anche la qualità della bicicletta: essa fa registrare da subito un giudizio superiore a quello dei mezzi motorizzati (7,6).

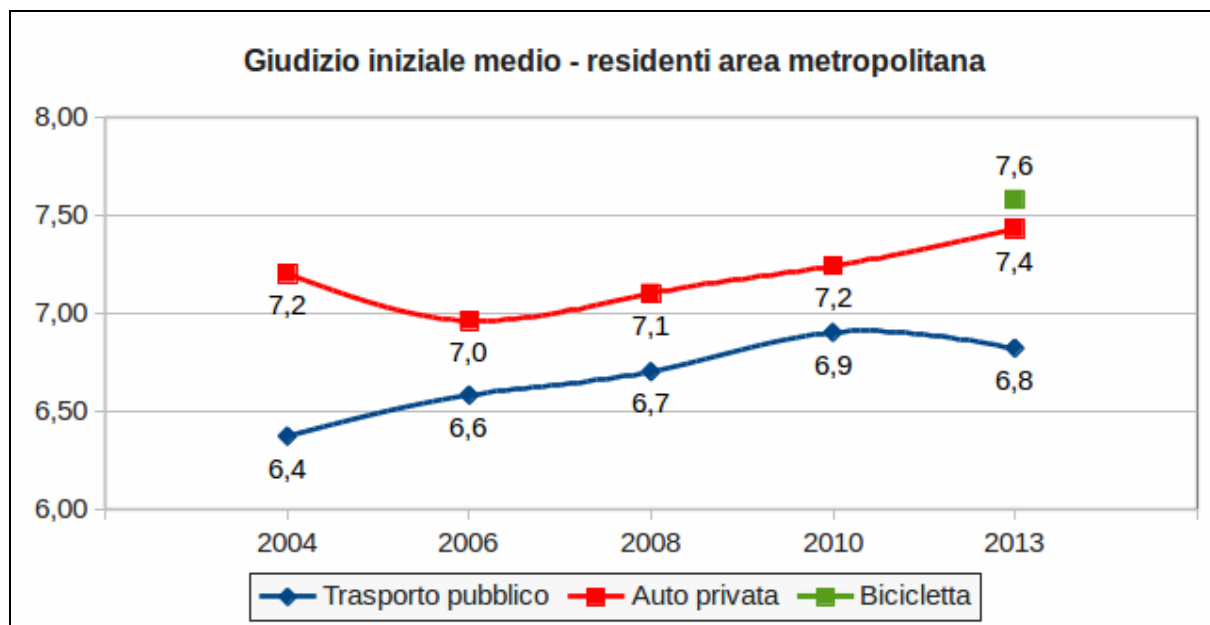


Figura 7 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana

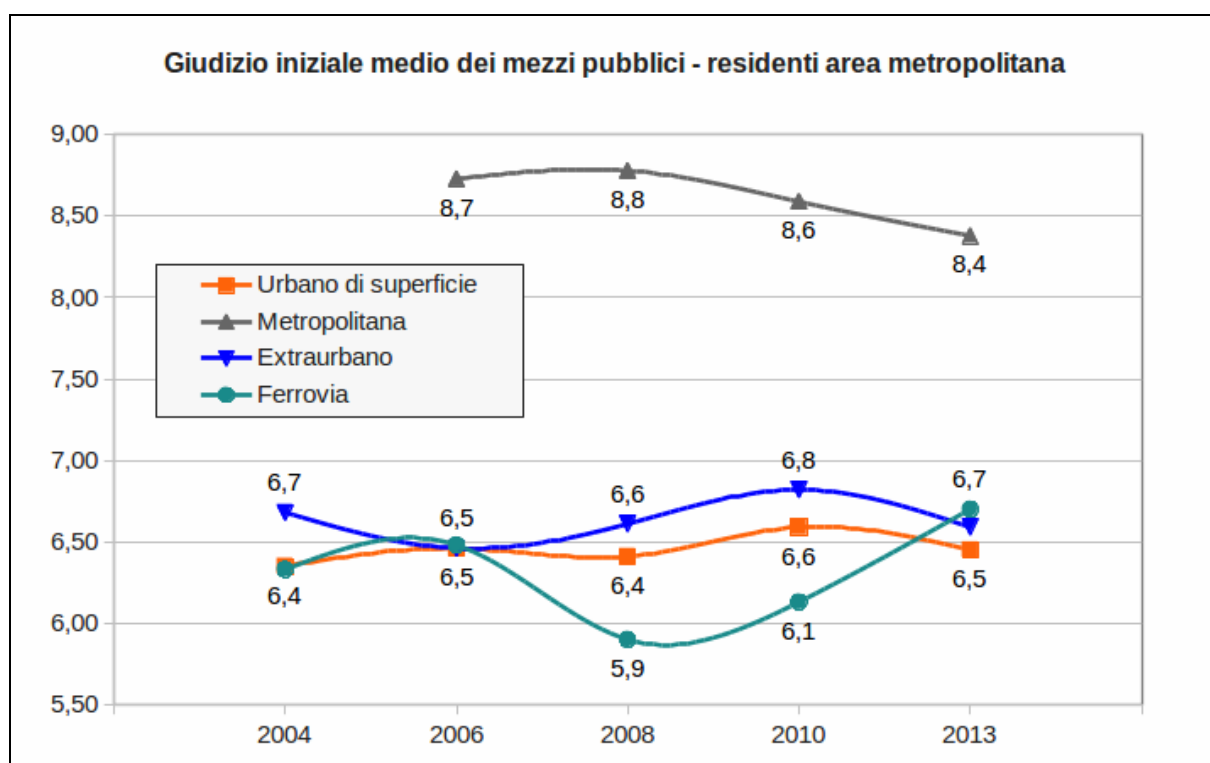


Figura 8 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

La Figura 8 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2013 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio. Merita una menzione anche la ripresa del giudizio sul servizio ferroviario che nel 2013 supera gli altri tipi di mezzi pubblici -tranne la metropolitana- attestandosi a 6,7. Più contenute sono invece le oscillazioni dell'urbano di superficie e del bus extraurbano.

2.1.5. Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi

Appare utile mettere a confronto Torino con altre grandi città italiane, relativamente ad alcuni indicatori di mobilità e uso del TPL. Ad esempio, la ricerca denominata "ECOSISTEMA URBANO XXI Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia" (Legambiente 2014) permette un confronto a livello italiano.

Il confronto qui presentato è quello che riguarda la motorizzazione privata e l'uso dei trasporti collettivi. Il tasso di motorizzazione è dato dal numero di vetture per 100 abitanti ed è coerente con i dati forniti dall'Osservatorio ACI.

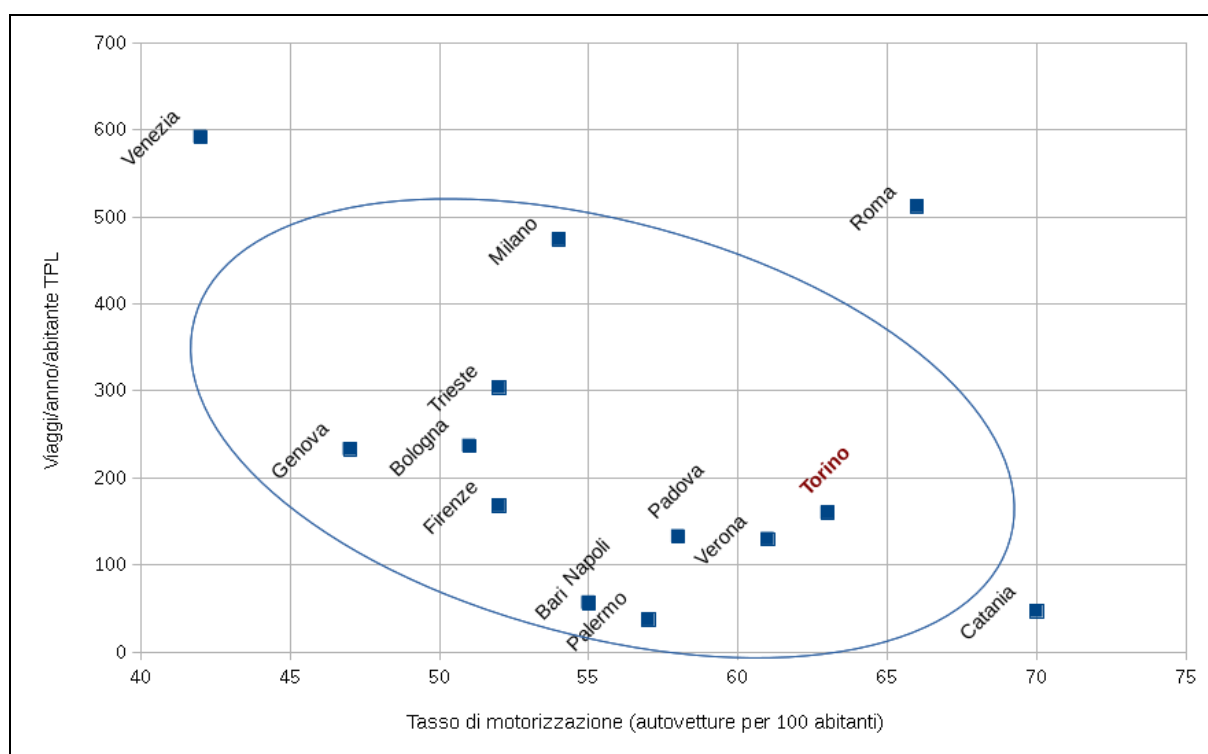


Figura 9 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

Dall'analisi della Figura 9 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun'altra realtà urbana) e Roma (città interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con maggiore motorizzazione abbiano una propensione inferiore all'uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).

Nella figura che segue il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; per omogeneità di confronto sono state considerate le aree metropolitane con una popolazione totale entro i 5,5 milioni di abitanti. Dall'analisi sono state escluse pertanto Londra, Madrid e Parigi. I dati sono tratti dall'"EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009.

Le grandezze considerate sono due:

- viaggi/anno/abitante: comprendono i saliti a bordo di tutti i modi pubblici, compresa la metropolitana diviso gli abitanti delle area metropolitana (Torino + 31 comuni).

- Offerta annua pro-capite: comprende treni*km, tram*km, bus*km per i servizi di competenza dell’Agenzia più treni*km per la Metropolitana diviso gli abitanti dell’area metropolitana (Torino + 31 comuni).

Non avendo a disposizione i dati aggiornati al 2011, al 2012 e al 2013 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2011, al 2012 e al 2013, mettendolo a confronto con quello delle altre aree metropolitane nel 2009.

Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2009 (linee di colore rosso) al 2011 (linee di colore verde) e al 2012 (linee di colore blu). In particolare, nel 2011 si sono registrate un’offerta annua pro capite di 44,3 unità*Km / abitante e un utilizzo annuo pro capite di 162,1 viaggi / abitante. Nel 2012 si è assistito ad una contrazione dell’offerta (41,4 unità*km) per effetto della riduzione delle risorse, registrando comunque un ulteriore miglioramento dell’utilizzo annuo pro capite grazie all’aumento della domanda (170,2 viaggi / abitante). Nel 2013 entrambi i valori si sono ridotti attestandosi rispettivamente a 160,1 viaggi/abitante e a 37,3 unità*Km.

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all’eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l’offerta, sia per quanto riguarda l’utilizzo, sia per quanto riguarda l’efficienza.

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

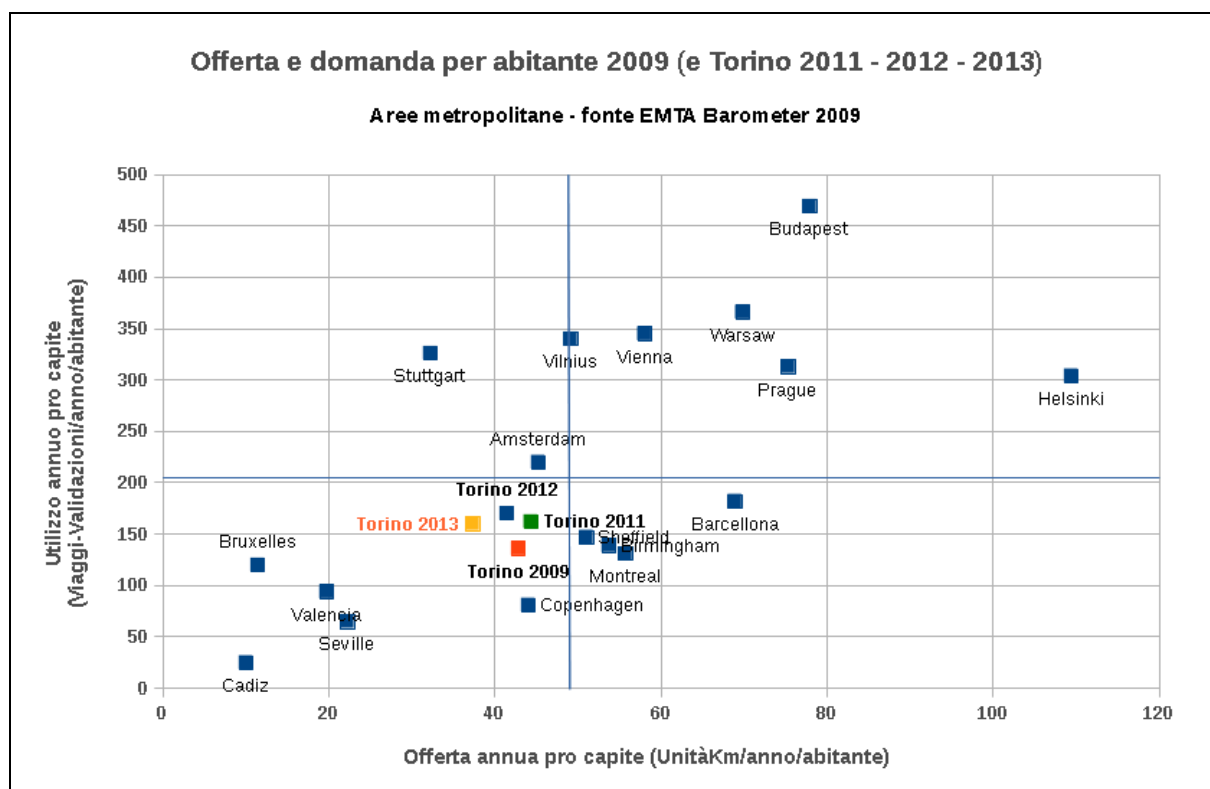


Figura 10 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

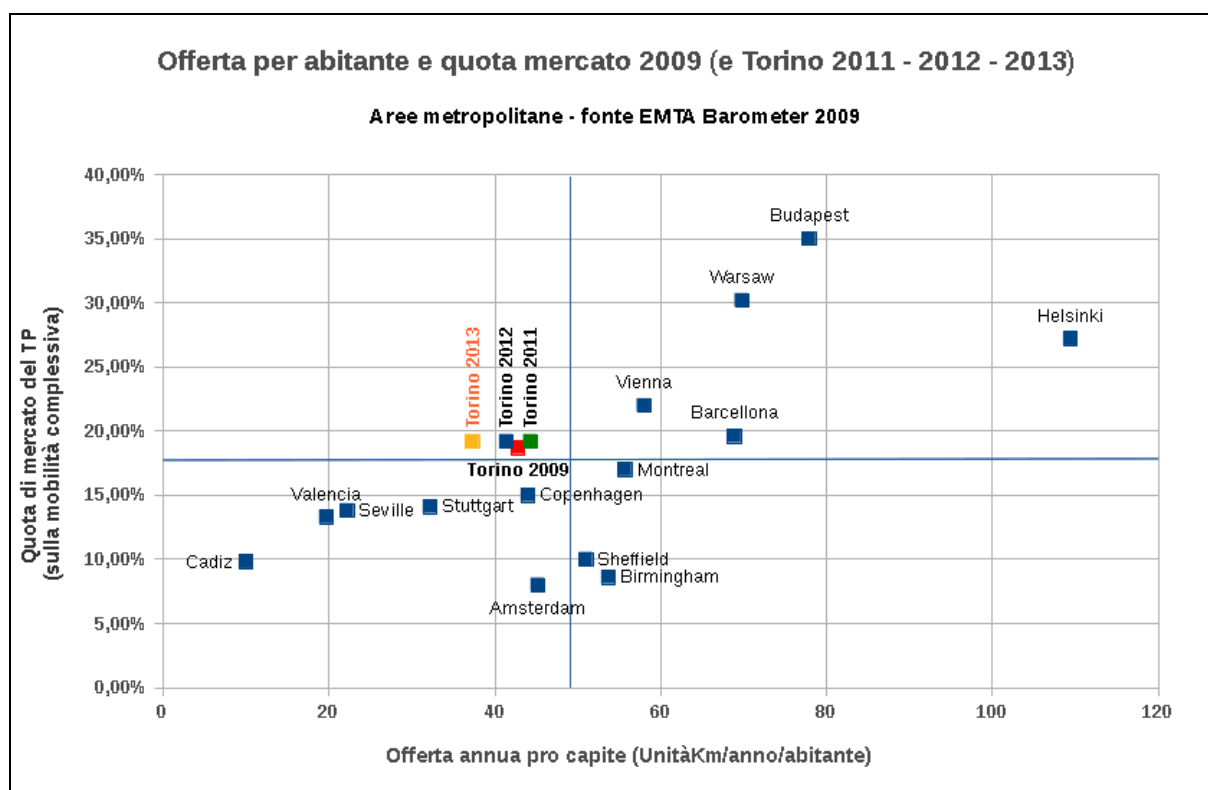


Figura 11 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,7% (linea di colore rosso) al 19,2% (linee di colore verde e blu). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati). Il dato di raffronto di Torino è tratto dall'indagine IMQ 2008 per il 2009 e dall'indagine IMQ 2010 per gli anni successivi. Se si considera invece la sola mobilità motorizzata per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino, la quota modale risulta essere del 26,4% sia nel 2008 che nel 2010.

Se la contrazione delle risorse, e quindi dell'offerta, dovesse continuare anche in futuro, la sfida consisterà nel mantenere (e magari aumentare) volumi di utenza e quota di mercato del Trasporto Pubblico.

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità e velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, per assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

Le dinamiche che riguarderanno l'offerta effettiva nel medio e nel lungo periodo condizioneranno inevitabilmente il risultato effettivo dell'area metropolitana torinese nel confronto europeo sia in termini di incremento di utenza che di quota di mercato.

2.1.6. 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:

- Connessione della linea ferroviaria Torino-Ceres al Passante Ferroviario presso Rebaudengo – Fossata (2017-18).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (2017-18).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli – Cascine Vica (approvato il progetto definitivo in febbraio 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 2022), 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 2018), 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 2015 – 2018), 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.

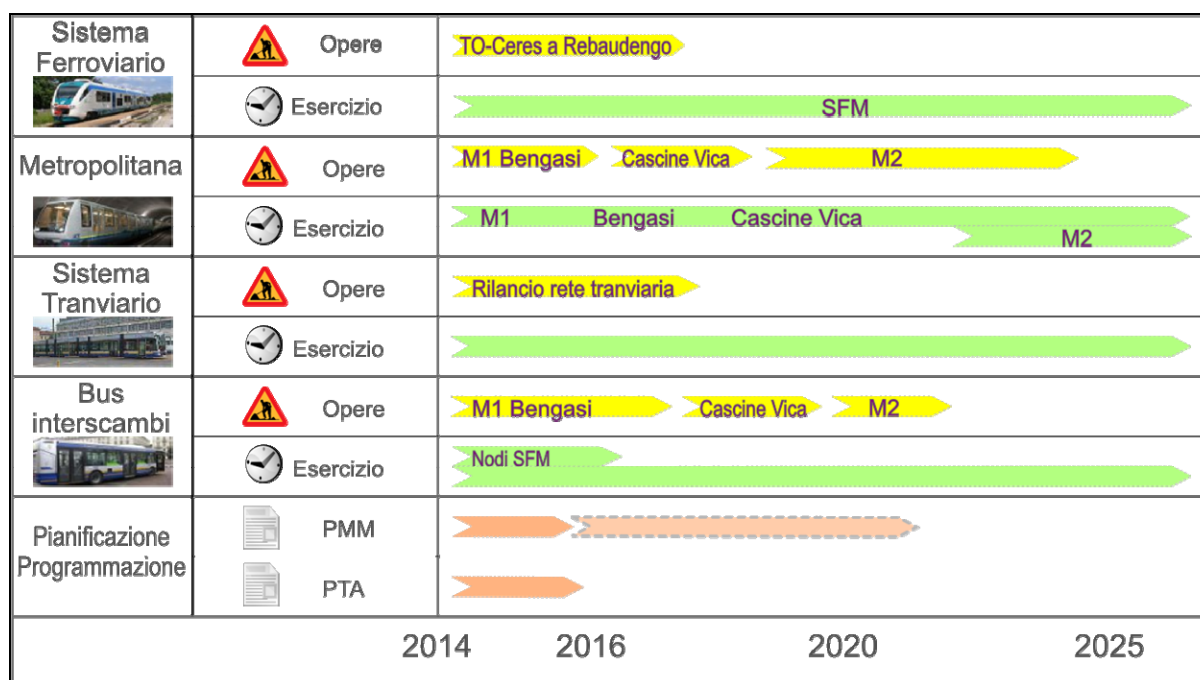


Figura 12 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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 nella Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

2.2. La pianificazione e programmazione 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 RPP 2012-2014 affermava la priorità dell'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 erano così sintetizzati:

1. 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;
2. offrire comunque margini di capacità per accogliere eventuali incrementi di offerta;
3. programmazione finalizzata al recupero di efficienza organizzativa delle Aziende;
4. revisione del sistema tariffario;
5. minimizzazione dell'impatto di questa riduzione sul soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e sulla qualità del servizio da loro percepita.

Per il triennio 2015-2018 l'obiettivo di cui al punto 1 precedente va riformulato nel seguente modo:

1. ridimensionamento complessivo dell'offerta del servizio di trasporto pubblico urbano/suburbano di superficie dell'ordine del 24% (rispetto ai valori 2010), compatibile con un corrispettivo pari a circa 137 milioni di euro (esclusa IVA);

mantenendo validi gli obiettivi di cui ai punti 3, 4 e 5 precedenti.

La RPP 2012-2014 raccomandava per il perseguimento degli obiettivi sopra elencati, come pure per la realizzazione di interventi, l'adozione di principi, linee guida, indicazioni e "buone pratiche" desunti (ed adattati alla situazione contingente) dallo studio "*Progetto Rete Forte 2012. Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico*" completato nel 2011. In sintesi

1. Velocizzazione del Sistema Tranviario
2. Attestamento linee bus (anche) sulle linee tranviarie
3. Ridisegno rete bus in area Centrale
4. Standardizzazione della regolazione ad orario
5. Revisione del servizio serale

Nel corso del 2014 il Politecnico di Torino ha reso disponibili risultati dello studio "Riorganizzazione della rete TPL di superficie dell'area metropolitana di Torino" commissionatogli da GTT e che GTT ha messo a disposizione come contributo alla definizione degli sviluppi del servizio.

Nello studio alcune di queste linee guida sono state riprese e reinterpretate esplicitando i concetti di

- gerarchizzazione delle linee e
- standardizzazione dei profili di servizio

ed introducendo, a seguito dello studio di *benchmarking* con altre realtà significative, le ulteriori linee guida di

- tendenziale diradamento delle frequenze al di fuori del periodo di punta mattutino
- aumento della distanza media tra fermate (tramite soppressione di alcune di esse).

I principi esplicitati nello Studio del Politecnico, sono coerenti con quelli individuati dall'Agenzia. Tuttavia, lo schema di rete ed il livello di servizio proposti nello studio non paiono direttamente applicabili senza ulteriori analisi quantitative.

Elemento di novità rispetto agli Studi sopra citati, intervenuto a fine 2013, è costituito dall'accantonamento delle motrici tranviarie serie 7000, con conseguente riduzione del parco tranviario disponibile e necessità di gestione automobilistica di una linea precedentemente tranviaria.

Gli indirizzi da seguire per la revisione del servizio TPL nel triennio 2015-2016 sono quindi definiti come segue:

1. rimodulazione del profilo giornaliero, settimanale e annuale anche in funzione della gerarchizzazione della rete e dei livelli di carico;
2. velocizzazione del servizio, sia tranviario che automobilistico (soppressione di alcune fermate, miglioramento della priorità semaforica, estensione delle corsie riservate)
3. ridisegno degli accessi all'area centrale favorendo ed intensificando gli attraversamenti tranviari e riducendo i servizi bus sovrapposti
4. attestamento delle linee di adduzione sulle linee di forza ed eliminazione delle sovrapposizioni tra linee se non necessarie a garantire adeguata capacità sui canali di domanda;
5. adeguamento del servizio verso poli industriali, universitari e aree oggetto di trasformazione urbanistica;
6. integrazione intermodale, in particolare con *bike sharing*, *car sharing* e percorsi pedonali.
7. ridisegno della rete serale.

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dall'istituzione e dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

Il sistema è caratterizzato da linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati per tutto l'arco della giornata. SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana.

Il 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 progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano integra anche 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) avviene l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario è coordinato con quello dei servizi metropolitani (servizi regionali associati del Sistema Ferroviario Piemonte).

Il servizio obiettivo previsto è:

- a) **cadenzato**: un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- b) **omogeneo**: omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- c) **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;

- d) **senza interruzioni**: il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- e) **uguale in entrambe le direzioni**: in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea FM3. Con la piena operatività del passante di Torino, dicembre 2012 è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni. Il servizio è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.

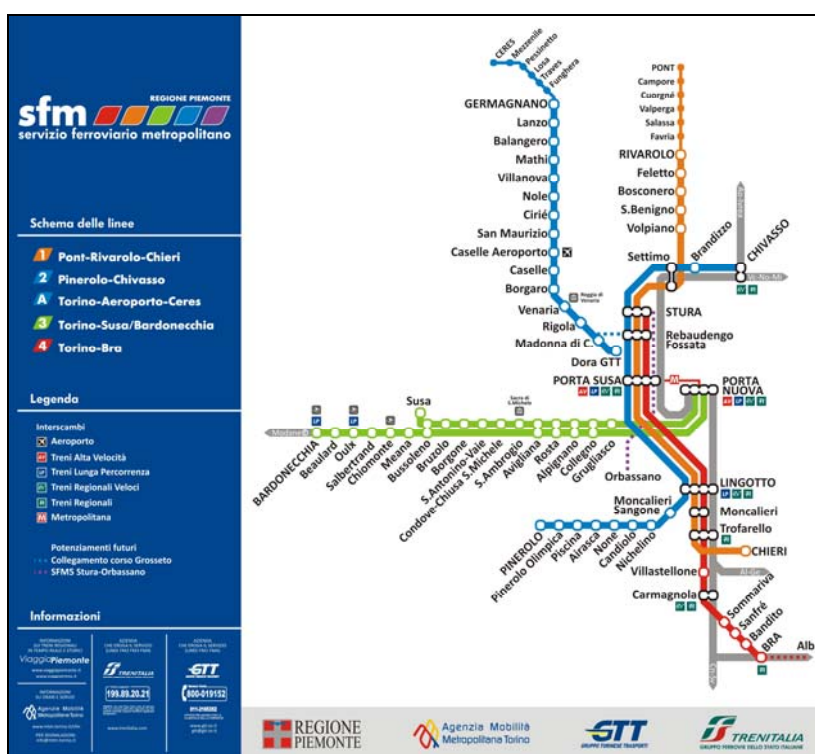


Figura 13 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFMB).



Figura 14 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

Da dicembre 2013 si è completata l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria con l'introduzione della linea SFM6 Torino Stura-Asti e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice (RV Torino-Asti-Alessandria/Genova, Regionali Chivasso – Casale, Regionali Asti – Acqui Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona)

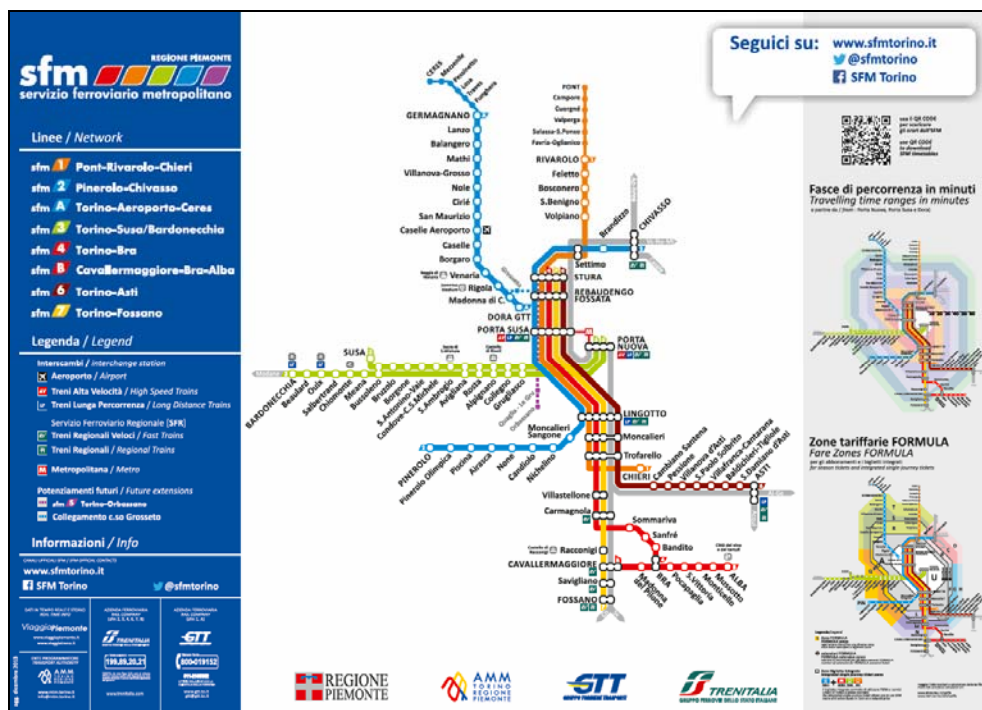


Figura 15 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

Da inizio 2014 si è operato 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.

Con il cambio orario di giugno 2014, si è realizzato il sistema cadenzato delle linee Milano-Domodossola e Novara-Arona.

Sulla linea Milano-Domodossola, in concertazione con la regione Lombardia si è realizzato il nuovo sistema cadenzato articolato da treni R Domodossola-Milano con tutte le fermate in territorio di competenza regionale Piemonte con una frequenza pressoché bioraria con qualche fascia libera per la manutenzione della linea, alternato ad un cadenzamento anch'esso biorario di RV con le sole fermate di Verbania-Stresa ed Arona. Da Arona a Milano l'alternanza dei due servizi fornisce un cadenzamento orario su Milano e viceversa.

Sulla linea Novara-Arona, per rendere compatibile l'orario con il nuovo sistema della Domodossola-Milano e per completare il cadenzamento del SFR si è predisposto un orario cadenzato differenziato nei giorni lavorativi dai giorni festivi per soddisfare richieste e domanda differenti. Nei giorni lavorativi il servizio prevede tutte le fermate intermedie, a Novara si prendono le coincidenze con RV Torino-Milano e ad Arona quelle con i RV Milano-Domodossola. Nei giorni festivi il servizio è stato pensato per l'interesse turistico. È stato realizzato un cadenzamento biorario con partenze da Novara in coincidenza con RV To_Mi e con partenze da Arona in coincidenza con i treni R che effettuano tutte le fermate in zone turistiche.

Con questi ultimi interventi si è praticamente completata l'espansione del Sistema Ferroviario regionale con la completa revisione di tutti gli orari delle linee piemontesi.

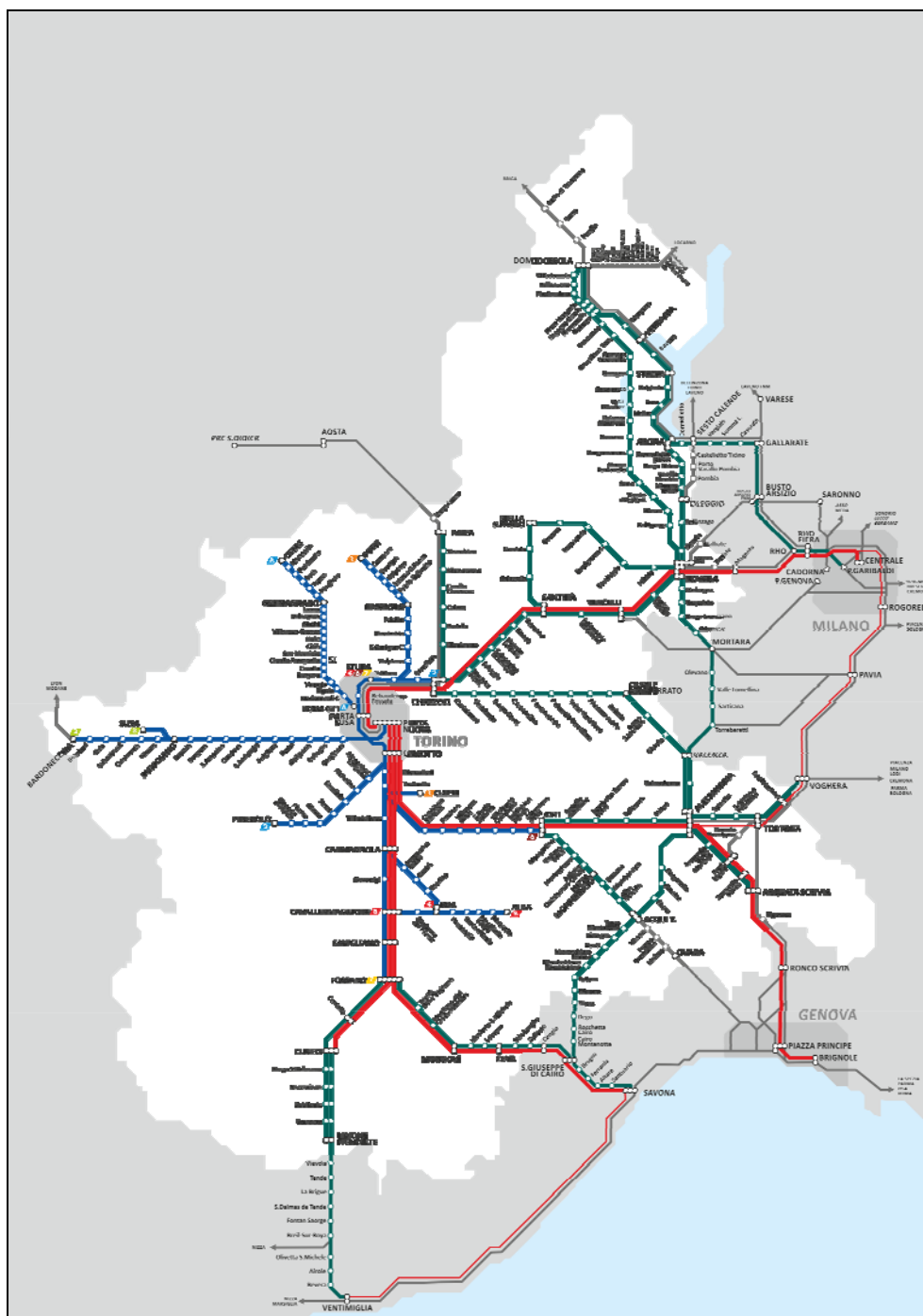


Figura 16 - Schema del Servizio Ferroviario Regionale – dicembre 2013

Tali attività rientrano nell'Obiettivo PEG 1.II – Sistema Ferroviario Metropolitano.

Previsioni 2015-2018

Nel breve periodo il sistema ormai strutturato di SFM e SFR verrà costantemente monitorato per il continuo miglioramento dei servizi, concretizzando gli eventuali suggerimenti o proposte migliorative in corso d'orario o in occasione dei prossimi cambi orari.

Si valuteranno gli eventuali potenziamenti dei servizi per eventi e occasioni particolari. Tra quelle più rilevanti e già in parte programmate possiamo ricordare:

- Expo 2015 a Rho Fiera Milano
- Ostensione della Sindone (2015)
- Visita del Papa a Torino (2015)
- Eventi legati al bicentenario della nascita di Don Bosco

Per la programmazione di medio periodo si terrà conto dei principali interventi sul sistema di trasporto pubblico che saranno attivati nel prossimo triennio. 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.

È opportuno sottolineare che tale scenario farà da sfondo alla programmazione delle gare per la gestione dei servizi ferroviari in Piemonte, come determinato dalla Regione a fine 2014.

L'evoluzione dell'SFM sarà caratterizzata dalla realizzazione del collegamento diretto della Torino-Ceres (sfmA) con il passante ferroviario e della linea sfm5 con l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dello scalo di Orbassano. Tali interventi dovrebbero essere realizzati per il 2018. A questa data sarà necessario aver attivato una completa revisione dello schema dei servizi e degli orari attualmente in vigore.

Rispetto allo stato attuale si prevede:

- L'ampliamento della rete: grazie alla realizzazione dell'interconnessione di c.so Grosseto, della linea sfm5 e dell'elettrificazione della tratta Bra-Alba, all'apertura delle nuove stazioni urbane
- L'estensione degli attestamenti a Nord: prolungando gli attestamenti delle linee sfm da Stura a Chivasso
- Il potenziamento del servizio feriale: con il passaggio dei cadenzamenti orari a cadenzamenti ogni 30 minuti.
- Il potenziamento del servizio festivo: con il passaggio dei cadenzamenti biorari a cadenzamenti orari.
- L'ampliamento della fascia di servizio: con un aumento dei servizi nelle ore serali



Figura 17 – Ipotesi di sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano

Lo sviluppo completo del SFM è condizionato dall'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

2.2.3. Linee di metropolitana

Lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal solo prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi della linea 1.

Il terminale Sud della linea 1 di metropolitana rimarrà collocato in Piazza Bengasi per un periodo di tempo non breve ponendo il problema della ricerca di una configurazione degli accessi alla stazione della metropolitana, degli spazi di fermata e capolinea delle linee di superficie, che non sia penalizzante per i passeggeri che necessariamente dovranno effettuare il trasbordo al terminale della linea di metropolitana.

Nella RPP 2013-2015 si affermava l'intendimento di approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT. Il tema dovrà essere ripreso alla luce degli sviluppi, ora meglio delineati, nell'area della nuova Sede Unica della Regione Piemonte e di quelli, meno definiti, della nuova Città della Salute, entrambe poste nell'area di influenza della prevista stazione "Italia '61 – Regione Piemonte" della linea 1 di metropolitana automatica e della stazione Lingotto di RFI. Ciò in relazione alla possibilità di realizzare nella stessa area, una stazione di attestamento delle linee bus extraurbane.

2.2.4. Sistema tranviario

Si conferma, come nella RPP 2014-2016, l'esigenza prioritaria, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, della 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 situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

Nel 2014 l'Agenzia ha richiesto la collaborazione di INFRA.TO per costruire una "libreria progettuale" degli interventi sulla rete tranviaria, al fine di accedere ad eventuali bandi di finanziamento che potranno essere pubblicati a tale scopo.

INFRA.TO ha valutato alcune alternative progettuali per la realizzazione della infrastruttura tranviaria di collegamento tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II. Nel corso del periodo 2015-2018 dovranno essere analizzate le alternative progettuali ed individuata la soluzione da attuare.

A partire nel 2015 dovrà infine essere definito, e successivamente attuato lo schema di servizio tranviario in area centrale capace di consentire la riduzione delle penetrazioni/attraversamenti dell'area centrale da parte delle linee bus.

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Si riafferma la necessità, già prevista nella RPP 2014-2016, del ridisegno della rete bus, in coerenza con l'evoluzione dei sistemi più forti, rispettando il vincolo posto dalla riduzione dei finanziamenti.

Tra le priorità si indicava il ridisegno dei servizi di bus in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie, in particolare Lingotto e Stura.

Si rimanda al punto 2.2.3 per quanto riguarda il potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione Lingotto.

Per quanto riguarda la stazione Stura sarà da valutare potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane 46, 50, con attestamento o transito alla stazione, come pure l'attestamento di linee extraurbane provenienti da Nord-Est (Canavese, Eporediese) e di linee a lunga percorrenza. Ciò in funzione del possibile utilizzo di aree adiacenti alla stazione ferroviaria.

Si evidenzia inoltre la necessità di "ripensamento" della collocazione ed utilizzo degli attuali e di (pochi) ulteriori capilinea di linee bus urbane in corrispondenza delle stazioni di Porta Nuova e Porta Susa nell'ottica della riduzione delle penetrazioni/attraversamenti dell'area centrale da parte delle linee bus.

2.2.5.1 Integrazione ferro-gomma

La riorganizzazione delle linee, pianificate con la Regione e con le Province, deve promuovere l'integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il nuovo servizio cadenzato e coordinato realizzato sulla linea Modane-Torino ha dimostrato, in particolare nella stazione di interscambio di Oulx, come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico.

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.

Tale processo sarà strettamente integrato con il Programma di riordino che la Provincia di Torino sta portando avanti sull'intero territorio Provinciale.

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

Oltre ai nodi esistenti, l'Agenzia si occuperà anche dello studio dei futuri nodi che si attiveranno e svilupperanno nelle successive fasi del SFM.

2.2.6. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

La Legge Regionale 1/2000 è stata aggiornata nel gennaio 2015 estendendo l'ambito territoriale di intervento dell'Agenzia. In particolare, all'art. 4, dove si definiscono le funzioni e i compiti amministrativi della Regione, è previsto che il Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico della Regione sia definito di intesa con gli Enti locali aggregati nel consorzio di cui all'art 8 (Agenzia per la Mobilità Piemontese).

Pertanto, l'Agenzia dovrà operare secondo le indicazioni contenute nella nuova programmazione triennale regionale che dovrà essere adottata a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche alla L. R. 1/2000.

L'Agenzia ritiene opportuno sviluppare una programmazione triennale che dovrà analizzare i seguenti obiettivi/temi:

- stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro su tutto il territorio regionale;
- Verificare e ridefinire l'assetto della rete all'avvio di SFM, SFR e del completamento della linea 1 di metropolitana;
- sviluppare maggiori funzioni di infomobilità a beneficio degli utenti del servizio;
- potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle risorse disponibili;
- potenziare ed estendere il sistema di monitoraggio;
- promuovere l'efficacia del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione;
- 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 di cui sopra.

2.2.7. Cooperazione Internazionale

Alcuni dei servizi ferroviari gestiti direttamente dall'Agenzia (in particolare la linea sfm3) o per i quali l'Agenzia pianifica il servizio (ad esempio la linea Cuneo-Ventimiglia) sono di grande interesse per i collegamenti transfrontalieri. Allo stesso tempo il tema dei trasporti, e in particolare la gestione e lo sviluppo del trasporto pubblico nelle aree metropolitane, è un elemento importante della futura programmazione europea con l'orizzonte 2020.

Per questi motivi l’Agenzia ha, negli scorsi anni, intrapreso un percorso di collaborazione con partner europei e italiani interessati a progetti di cooperazione.

In particolare è stato realizzato il progetto TRIA (Trasporti Integrati Alpini), finanziato all’interno del programma dell’Unione Europea Interreg-Alcotra 2007-2013 di cui l’Agenzia è stata il capofila². Obiettivo del progetto è stato 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 ha mirato 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.

L’Agenzia è stata coinvolta come interlocutore all’interno del progetto Alpine Space MORECO (MObility and REsidential COst). Il progetto ha lo scopo di sensibilizzare sui costi residenziali e della mobilità. Ciò ha lo scopo di promuovere “località intelligenti” per una migliore vivibilità. Per “località intelligenti” si intendono quei luoghi che forniscono una buona accessibilità ai trasporti pubblici e infrastrutture per minimizzare i costi relativi alla mobilità e fornire diverse opzioni di mobilità agli abitanti. Ciò si ottiene attraverso l’informazione, la sensibilizzazione, la trasparenza nei costi, attraverso nuovi ed innovativi strumenti (tool) a sostegno delle decisioni locali. Al progetto hanno partecipato 10 partner di 5 diversi paesi dello Spazio Alpino³. La collaborazione con il progetto MORECO ha dato l’opportunità di inserire una versione personalizzata del “MORECO tool per i residenti” all’interno del calcolatore delle tariffe formula nei siti dell’Agenzia. In questo modo chi ricerca una tariffa ottiene anche un confronto di massima con i costi che avrebbe utilizzando l’auto privata e, se lo vuole, può scaricare un apposito foglio excel per calcolare il peso della mobilità pubblica e privata nel proprio bilancio familiare.

Inoltre l’Agenzia ha collaborato con la Conferenza delle Alpi Franco-Italiane (C.A.F.I.) partecipando a degli incontri tra Italia e Francia per la tutela della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, soprattutto nella sezione su territorio francese, tra Breil-sur-Roya e il colle di Tenda, e per la predisposizione di azioni concrete per garantire la sopravvivenza della linea.

In previsione dei futuri programmi europei, i cui primi bandi sono previsti nel corso del 2015, il personale dell’Agenzia ha svolto un apposito programma di formazione ed ha partecipato agli incontri preliminari italiani ed europei per i programmi Alpine Space.

² Il progetto ha avuto 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.

³ SIR Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (Istituto per la Pianificazione Regionale e l’Edilizia di Salisburgo) (capofila); Forschungsgesellschaft Studio iSPACE (Centro di Ricerca iSPACE); Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Città di Monaco, Dipartimento di pianificazione territoriale); IMOVE - Institut für Mobilität & Verkehr, Technische Universität Kaiserslautern (Istituto per la Mobilità & Trasporto, Università tecnologica di Kaiserslautern); UIRS - Urbanist čni Inštitut Republike Slovenije (Istituto di pianificazione urbana della Repubblica di Slovenia); Région Rhône-Alpes, Direction des Politiques Territoriales (Regione Rhône-Alpes - Dipartimento di pianificazione); Université Joseph Fourier Grenoble, Laboratoire PACTE (laboratorio PACTE, Istituto di geografia alpina e delle aree urbane, Università Joseph Fourier di Grenoble); Provincia di Mantova, Settore pianificazione territoriale / Dipartimento di pianificazione territoriale; Provincia di Belluno, Dipartimento patrimonio; UNCEM, Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani, Delegazione Piemontese.

2.2.8. Il sistema tariffario

2.2.8.1. Biglietto integrato metropolitano

Il 14 ottobre 2013 il Biglietto Integrato è stato ufficialmente presentato con una conferenza stampa e dal giorno successivo è iniziata la commercializzazione nelle rivendite GTT e Trenitalia.

In sintesi, le caratteristiche dell'offerta di biglietti integrati comprende:

- un biglietto urbano (BIM U) per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- due biglietti di area metropolitana (BIM 3 per le zone U + A del sistema Formula) e BIM 4 (per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

- utilizzare i servizi della rete di superficie urbana e suburbana di Torino effettuati da GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito del servizio di trasporto in metropolitana di GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito dei servizi ferroviari di Trenitalia e GTT.

Nel mese di dicembre 2014 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di settembre 2014 sono stati venduti 289 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 780 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella seguente.

| | Biglietti venduti per tipologia e per mese | | | | Introiti IVA inclusa | | | |
|----------------|--|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2^Corona) | TOTALE BIGLIETTI VENDUTI | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2^Corona) | TOTALE RICAVI DI VENDITA |
| Ottobre 2013 | 317 | 3.245 | 3.114 | 6.676 | € 634,00 | € 8.112,50 | € 9.342,00 | € 18.088,50 |
| Novembre 2013 | 424 | 6.982 | 6.703 | 14.109 | € 848,00 | € 17.455,00 | € 20.109,00 | € 38.412,00 |
| Dicembre 2013 | 971 | 10.579 | 8.552 | 20.102 | € 1.942,00 | € 26.447,50 | € 25.656,00 | € 54.045,50 |
| Gennaio 2014 | 895 | 9.911 | 9.964 | 20.770 | € 1.790,00 | € 24.777,50 | € 29.892,00 | € 56.459,50 |
| Febbraio 2014 | 668 | 15.840 | 10.562 | 27.070 | € 1.336,00 | € 39.600,00 | € 31.686,00 | € 72.622,00 |
| Marzo 2014 | 860 | 15.064 | 12.214 | 28.138 | € 1.720,00 | € 37.660,00 | € 36.642,00 | € 76.022,00 |
| Aprile 2014 | 671 | 16.598 | 11.789 | 29.058 | € 1.342,00 | € 41.495,00 | € 35.367,00 | € 78.204,00 |
| Maggio 2014 | 950 | 17.264 | 13.011 | 31.225 | € 1.900,00 | € 43.160,00 | € 39.033,00 | € 84.093,00 |
| Giugno 2014 | 881 | 15.390 | 12.375 | 28.646 | € 1.762,00 | € 38.475,00 | € 37.125,00 | € 77.362,00 |
| Luglio 2014 | 662 | 18.485 | 12.727 | 31.874 | € 1.324,00 | € 46.212,50 | € 38.181,00 | € 85.717,50 |
| Agosto 2014 | 490 | 9.034 | 7.468 | 16.992 | € 980,00 | € 22.585,00 | € 22.404,00 | € 45.969,00 |
| Settembre 2014 | 1.387 | 19.689 | 13.522 | 34.598 | € 2.774,00 | € 49.222,50 | € 40.566,00 | € 92.562,50 |
| TOTALE | 9.176 | 158.081 | 122.001 | 289.258 | € 18.352,00 | € 395.202,50 | € 366.003,00 | € 779.557,50 |

Nel modello di ripiano si era ipotizzato che il 20% dei passeggeri occasionali con biglietto avrebbero utilizzato il biglietto integrato per i loro spostamenti con il treno e la rete urbana/suburbana.

In termini assoluti, rispetto alle ipotesi assunte con il modello di ripiano, che adottava una quota del 20% di viaggi multimodali degli utenti con biglietto di corsa semplice e di conseguenza le vendite medie mensili in 46 mila biglietti, si sono venduti mediamente 24 mila biglietti/mese. Bisogna sottolineare che la quota del 20% era stata fissata prudenzialmente elevata al fine di garantire un margine di copertura finanziaria all'iniziativa anche nel caso di un successo inaspettato, evitando di dover sospendere l'iniziativa prima dell'anno per assenza di risorse.

| | Integrato U (90' Urbano) | Integrato A (90' U + A) | Integrato B (120' U+A+2*Corona) | TOTALE |
|---|--------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------|
| MEDIA MENSILE BIGLIETTI VENDUTI (periodo Ott.2013-Sett.2014) | 765 | 13.173 | 10.167 | 24.105 |
| Quota di mercato effettiva | 3,2% | 54,7% | 42,2% | 100,0% |
| MEDIA MENSILE STIMATA DAL MODELLO DI RIPIANO | 5.144 | 22.616 | 18.483 | 46.244 |
| Quota di mercato stimata dal modello | 11,1% | 48,9% | 40,0% | 100,0% |
| Scostamento tra previsioni e venduto | - 4.380 | - 9.443 | - 8.316 | - 22.139 |
| Scostamento quote di mercato modello/venduto (punti %) | -8,0% | 5,7% | 2,2% | 0,0% |

Il grafico sotto riportato mostra l'andamento crescente delle vendite mese per mese.

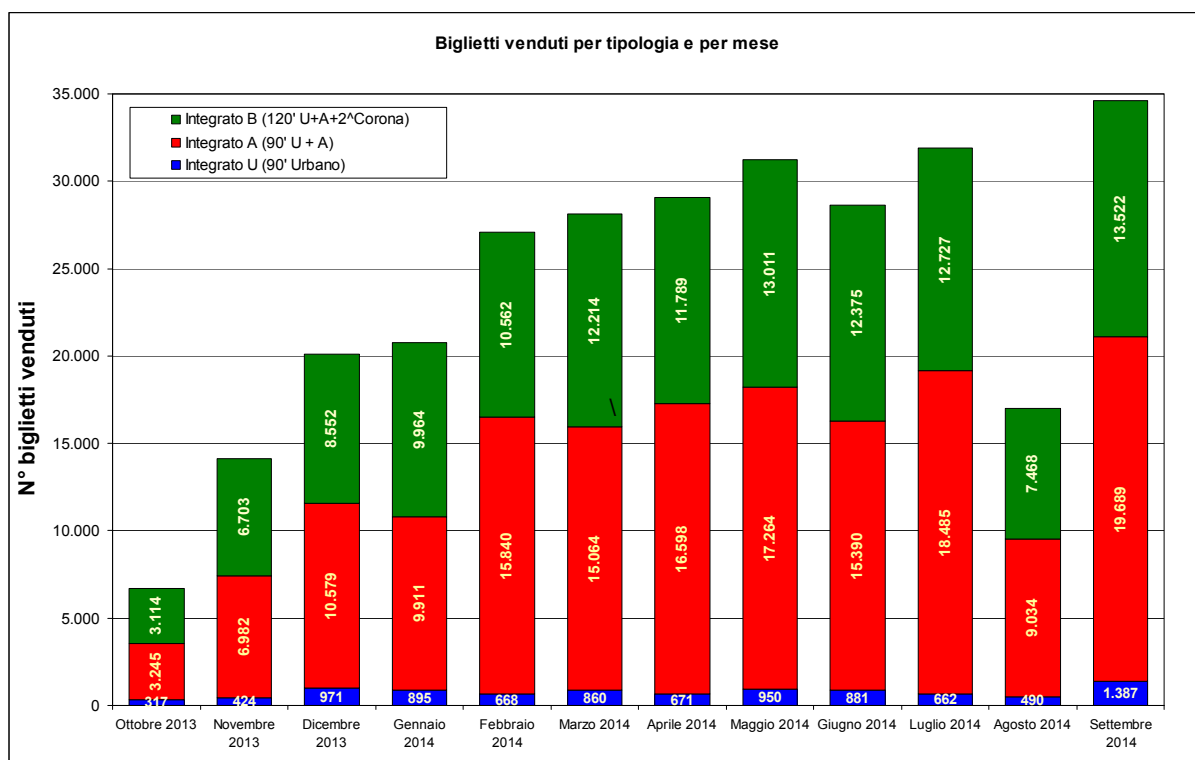
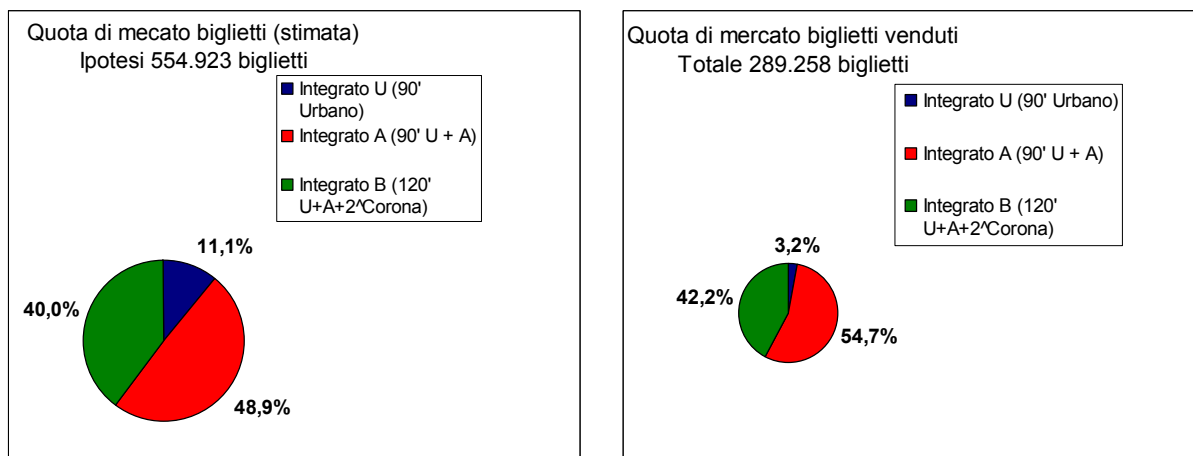


Figura 18 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan

Gli scostamenti tra le quote percentuali dei singoli biglietti ipotizzate dal modello e le vendite effettive sono contenuti: la quota del biglietto integrato urbano è di 8 punti percentuali più bassa delle previsioni, il biglietto integrato A registra 5,7 punti percentuali di vendite in più e il biglietto Integrato B +2,2 punti percentuali di vendite in più.

Nel 2015 verrà effettuata una attenta valutazione dell'andamento della domanda al fine di verificare se il biglietto integrato possa auto sostenersi grazie all'incremento di domanda. Bisognerà però attuare anche dei correttivi ai livelli tariffari attuali per garantire i rapporti di convenienza tra biglietti di corsa semplice ferroviari e integrati.



2.3. 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.

2.3.1. La gestione dei contratti ferroviari

Spesa per i Contratti ferroviari – annualità 2014

Per l'annualità 2015 la Regione ha assicurato⁴ sostanzialmente risorse economiche il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012.

In particolare, nell'ambito territoriale dell'Agenzia, sono stati confermati i seguenti servizi:

- SFM1 Pont – Rivarolo – Chieri;
- SFM2 Pinerolo – Torino – Chivasso;
- SFMA Torino Dora – Aeroporto di Caselle – Ceres;
- SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia;
- SFM4 Torino – Carmagnola – Bra.

Come già evidenziato nel "Bilancio di previsione 2014" per quanto riguarda i servizi ferroviari di Trenitalia, con la D.G.R. 18-6536 del 22/10/2013 la Regione ha stimato una spesa per l'intero territorio regionale (sommatoria dei due contratti di servizio Regione - Trenitalia e Agenzia – Trenitalia) pari a 207,7 M€, non disaggregando e/o non specificando la frazione di risorse da destinare all'Agenzia.

Inoltre la Regione prevede di ridurre l'onere della spesa nel corso del 2015 grazie ad incrementi tariffari e alla revisione, per quanto possibile, del Contratto di Servizio.

⁴ riferimento capitolo 5.5. "Assegnazione risorse per i servizi tpl" del "PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2013-2015".

Di contro, in data 17/11/2014 Trenitalia ha comunicato che l'ordine di grandezza complessivo dei corrispettivi per i servizi chiesti dalle due Amministrazioni sarà pari a 234 M€ iva inclusa (al netto dei ricavi da traffico già teoricamente incrementati per l'aumento delle tariffe - pari al tasso inflattivo - previsto con decorrenza dal 1/1/2015).

L'Agenzia ritiene inoltre che, in sede di preventivo, Trenitalia abbia già disposto di non applicare la maggior componente energia elettrica nella quantificazione degli oneri di pedaggio, secondo gli accordi con l'Assessorato regionale, riducendo pertanto lo spazio per eventuali riduzioni di corrispettivo.

Per quanto riguarda la previsione di spesa dell'Agenzia le ipotesi per l'annualità 2015 si basano sul preventivo dei corrispettivi elaborato per il 2014, pari a € 53.685.679,57 iva compresa, ricalcolato senza l'applicazione della maggiorazione componente energia negli oneri di pedaggio, nonché sulle seguenti considerazioni:

1. Il servizio ferroviario che sarà chiesto a Trenitalia è equivalente a quello programmato nel 2014 fatto salvo l'aumento di produzione con 3 treni sulla direttrice Sfm2, limitatamente alla tratta Torino – Chivasso, a completamento dei collegamenti esistenti;
2. la stima dei ricavi da traffico è equiparabile a quella per il 2014, avendo bilanciato l'incremento tariffario⁵ previsto con una riduzione della domanda di mobilità, presumibile all'atto della stesura del presente programma, ancorché da approfondire sia per ripartizione modale sia per distribuzione territoriale.

Ciò premesso la stima della spesa per il servizio ferroviario di Trenitalia per il 2015 è pari a € 54.616.473,47, con un incremento dell'1,73 % rispetto al 2014.

In ogni caso nel corso del 2015 l'Agenzia effettuerà una verifica dell'offerta di servizio ferroviario in termini di posti per singolo treno, derivati dalla specifica composizione programmata di materiale rotabile.

A tal fine saranno utilizzati i dati di frequentazione dei servizi, registrati per la prima volta da Impresa terza nel mese di novembre 2014, nonché le informazioni ricavate dalla banca dati dell'indagine "**Visto – come sono i nostri treni**", a disposizione degli utenti seppur in forma sperimentale sul sito web <http://www.sfmtorino.it> a partire dal 17/10/2014.

Logo dell'iniziativa "Visto – come sono i nostri treni"

Ottobre 2014



⁵ Riferimento art. 9, comma 4, del CdS: "I valori a Catalogo sono aggiornati annualmente e per tutto il periodo di efficacia del presente contratto, in applicazione del D.Lgs. 422/97, art. 19 comma 4 e smi, in misura corrispondente al tasso di inflazione previsto nel documento di programmazione economico-finanziaria emanato dal Governo italiano e in vigore alla data di formazione del bilancio regionale".

Infatti attraverso l'accesso con smartphone o tablet a "VISTOsfm" ogni utente ha la possibilità di informare direttamente il Consorzio circa la composizione di materiale rotabile del treno utilizzato e, in secondo luogo, circa il sovraffollamento del treno medesimo.

Con l'esame dei succitati elementi si potrà verificare se le diverse composizioni di materiale rotabile sono adeguate rispetto alla domanda soddisfatta; l'eventuale riduzione della capacità offerta dal materiale rotabile potrà avere anche effetti economici derivanti dall'applicazione del catalogo del Contratto di Servizio.

Nel corso del 2105 infine i dati di frequentazione saranno consolidati con ulteriori campagne di indagini.

Per quanto riguarda le risorse per il servizio ferroviario effettuato da G.T.T. S.p.A., in data 29/07/2013, con la D.G.R. n.11-6177 "Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35", la Regione Piemonte, analogamente al 2014, ha assegnato per l'annualità 2015 16.638.560,65 euro (oltre Iva al 10%), complessivamente pari a 18.302.416,72 euro, a cui si aggiungono 297.583,28 euro a favore dell'Agenzia per le spese dovute al trasferimento delle deleghe sui servizi ferroviari, ex LR 1/2000 e s.m.i..

Dette risorse non sono allineate alle previsioni del Contratto di Servizio che stabilisce una compensazione economica annua di 18.369.338,99 euro al netto di IVA (pari a 20.206.272,89 euro i.c.), per una produzione di riferimento di servizi ferroviari di 946.657 treni*km e di servizi con autobus di 444.308 bus x km (da programma di esercizio 2006, 1^anno di validità del CdS).

Allo stato le produzioni programmate per l'annualità 2015 sono ca 935.500 treni x km e 222.000 bus x km.

Al fine di ridurre i corrispettivi storicamente trasferiti fino al livello economicamente sostenibile dalle risorse regionali, l'Agenzia ha chiesto più volte alla Direzione Metroferro di GTT SpA di predisporre ed avviare un "piano" di riorganizzazione del servizio ferroviario, di revisione delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture, di sospensione all'esercizio ferroviario di alcune tratte di linea con il conseguente accantonamento dei rotabili ad alimentazione termica nonché di riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia; nondimeno sono stati chiesti almeno i livelli di servizio che potrebbero essere garantiti fatte salve le risorse disponibili innanzi richiamate.

Ma in ogni caso, a far data dal 2011, l'Agenzia ha realizzato una rivisitazione dell'offerta per l'utenza con l'adeguamento della frequenza dei servizi cadenzati in base alla domanda soddisfatta e con la sospensione all'esercizio ferroviario delle tratte di montagna nel periodo estivo e nei periodi festivi prolungati dell'anno; viceversa l'Azienda non ha operato, come richiesto più volte dall'Agenzia medesima, un radicale riesame delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture nonché una riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia che avrebbe potuto concorrere al ridimensionamento delle spese aziendali.

La tabella seguente evidenzia la riduzione nel tempo della produzione di servizi:

| GTT SPA - DIVISIONE FERROVIA | ESERCIZIO 2010 | ESERCIZIO 2011 | ESERCIZIO 2012 | ESERCIZIO 2013 | ESERCIZIO 2014 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (tr x km) | 1.093.706 | 1.068.879 | 1.023.884 | 952.009 | 912.495 |
| PRODUZIONE PROGRAMMATA DEFINITIVA SU BASE ANNO (bus x km) | 406.798 | 411.968 | 418.401 | 399.109 | 390.633 |

I dati relativi all'esercizio 2014 sono ancora a livello di preconsuntivo.

Come precedentemente illustrato la produzione di servizi ferroviari per l'annualità 2015 resterà sufficientemente stabile; viceversa, poiché a far data dal 15/09/2014 sono stati cancellati i servizi sostitutivi sulla direttrice sfm1 in quanto sovrapposti e ridondanti rispetto a servizio di tpl gestito dalla Provincia di Torino, la produzione dei servizi sostitutivi a cura e spese di GTT scenderà di circa il 43% rispetto al 2014.

Si specifica che analogo provvedimento non potrà essere messo in pratica sulla direttrice sfmA poiché i servizi sostitutivi ivi presenti, programmati storicamente per difficoltà dell'esercente ad effettuare i servizi ferroviari a causa di impedimenti gestionali e/o per l'eccessività dei costi dei singoli treni, non hanno alcuna sovrapposizione con i servizi su gomma gestiti dalla Provincia di Torino.

2.3.2. La gestione dei contratti gomma

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.

Tale riduzione di risorse è stata ulteriormente incrementata di un ulteriore 5% con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011: la razionalizzazione della spesa nel corso del triennio 2012-2014 risulta pertanto rispettivamente rideterminata nella misura del -15% nel 2012 e del -17% nel 2013 e 2014, sempre sulla base delle risorse 2010.

Successivamente, con D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012 la Regione Piemonte, valutata l'opportunità di comporre transattivamente il contenzioso tra la Regione e i ricorrenti, ha previsto, tra l'altro:

- che le riduzioni da applicare sulle compensazioni per il TPL siano determinate, su base 2010, nella misura del 3% per il 2011, del 9% per il 2012 e del 15% per il 2013;
- di impegnarsi per l'anno 2014 a riconoscere un'inflazione sui compensativi per i servizi minimi pari all'1% del 2013;
- di impegnarsi a versare agli Enti soggetti di delega entro il triennio 2012-2014 le somme necessarie a definire i crediti pregressi per i servizi minimi.

Con DGR n.25-5760 del 06/05/2013 sono state individuate, inoltre, ulteriori contrazioni alle risorse disponibili per il finanziamento del TPL tali da comportare, sempre su base 2010, riduzioni annuali dell'ordine del -21% per l'anno 2013, del -26% per l'anno 2014 e del -29% per l'anno 2015.

Successivamente, con DGR n.11-6177 del 29/07/2013 ("Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'articolo 11 del Decreto Legge dell'8 aprile 2013 n.35. Revoca della Deliberazione del 6 maggio 2013, n.25-5760") la Regione Piemonte ha modificato la quantità di risorse destinate agli Enti soggetti di delega per la copertura degli oneri derivati dai Contratti di Servizio per il Trasporto Pubblico, assegnando a favore dell'Agenzia risorse complessivamente pari a Euro 170.197.113,00 (anno 2013), Euro 166.201.861,00 (anno 2014) ed Euro 166.529.781 (anno 2015), comprensive di una quota a copertura degli obblighi derivanti dal Contratto di Servizio per il TPL offerto dalla Linea 1 di Metropolitana (al momento non conferito all'Agenzia) che, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, dovranno essere suddivise tra i vari Contratti di Servizio di competenza dell'Agenzia come segue:

| | Risorse regionali anno 2015 (Euro IVA esclusa) |
|---|---|
| Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino | 4.931.399,63 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino | 136.598.817,36 |
| Contratto di Servizio per il Servizio Linea 1 di Metropolitana | 14.782.867,78 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune di Chieri | 302.203,25 |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nel Comune di Moncalieri | (quota TPL compresa nelle risorse per il TPL urbano e suburbano – quota per Servizi scolastici a carico Comune di Moncalieri) |
| Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nel Comune di Settimo Torinese | 244.052,13 |
| Totale IVA esclusa | 156.859.340,15 |

Tali indicazioni sono state confermate con la DGR 18-6536 di approvazione del Programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015.

Tale nuova assegnazione ha determinato una riduzione delle risorse regionali precedentemente attese dall'Agenzia (già ridotte del 15% rispetto a quelle disponibili nel 2010) pari al 6,57% circa per l'anno 2013, all'8,99% circa per l'anno 2014 e all'8,79% circa per l'anno 2015, rendendo così necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non ipotizzabili) rivedere in modo significativo i vari Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza già predisposti da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati (mirati a una riduzione di risorse pari al 15% rispetto al 2010), al fine di rendere la produzione erogata compatibile con le (ulteriormente) ridotte disponibilità economiche.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si era tenuto in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" 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;
- La 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”.

Nello sviluppo dei nuovi Programmi si terrà conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un’offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

2.3.2.1. Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell’ultimo triennio, unitamente all’effetto “virtuoso” in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l’affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio commerciale erogato (rispetto a quello dell’anno 2010, stimato in circa 53 Milioni di vetture*km) pari a circa 9 Milioni di vetture*km/anno (-17% circa).

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari, anche a seguito dell’avvenuta proroga dei termini di validità del Contratto), a condizioni contrattuali vigenti e sulla base dei Programmi di Esercizio in vigore a gennaio 2015, risulta necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell’Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 7 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2 Mln di vett*km/anno).

2.3.2.2. Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino

In analogia con quanto operato in ambito urbano di Torino, anche relativamente all’ambito Extraurbano è stato definito, insieme alle Amministrazioni dei Comuni interessati e al Consorzio Concessionario, un “Programma di Riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell’Agenzia”, che individua le riorganizzazioni necessarie a rendere il Programma di Esercizio coerente con il quadro economico-finanziario disegnato D.G.R. n.11-4590 del 24/09/2012.

Gli interventi di razionalizzazione attuati nel corso dell’ultimo biennio, unitamente all’effetto “virtuoso” in termini di compensazioni economiche indotto dalla conclusione delle procedure a evidenza pubblica per l’affidamento in concessione dei servizi (che ha determinato corrispettivi unitari in media lievemente inferiori a quelli relativi al Contratto precedente), hanno determinato una riduzione del servizio erogato (rispetto a quello dell’anno 2010, stimato in circa 4,7 Milioni di vetture*km) pari a circa 500.000 vetture*km/anno.

A seguito del nuovo quadro economico sopra richiamato (e a meno di variazioni contrattuali condivise che determinino una riduzione dei corrispettivi unitari) a condizioni contrattuali vigenti e Programmi di Esercizio attivi a gennaio 2015, si è reso necessario individuare e programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 200.000 vetture*km/anno circa.

Sarà inoltre necessario tener conto delle maggiori risorse necessarie a dare completa attuazione agli interventi previsti di progressiva armonizzazione ed estensione dei Servizi a chiamata MeBUS operanti in Area Metropolitana (stimati in circa 300.000 Euro/anno), secondo gli indirizzi espressi dal C.d.A. con Deliberazione n.17/2014 al fine di rispondere alle crescenti richieste derivanti dal gradimento da parte dell’Utenza e delle Amministrazioni nei confronti di tali servizi, tenendo conto altresì delle eventuali opportunità di razionalizzazione di Servizi al momento non di competenza

dell'Agenzia derivanti dalle nuove funzioni attribuite all'Agenzia dalla Legge Regionale n.1 del 27/01/2015 e del conseguente conferimento dei relativi Contratti di Servizio.

2.3.2.3. Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri

Il quadro economico di progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per il TPL ha avuto e avrà un proporzionale effetto anche sui Contratti di Servizio per il TPL urbano conferiti all'Agenzia dai Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri (parzialmente finanziati anche grazie all'apporto di specifiche risorse messe a disposizione dai rispettivi Comuni).

Relativamente al Contratto conferito dal Comune di Settimo Torinese, già nell'autunno 2012 era stato predisposto e attuato, previa condivisione con l'Amministrazione e l'ATI concessionaria dei Servizi, un "Programma di Riorganizzazione" tale da rendere la produzione annua prevista coerente sia con le ridotte risorse regionali disponibili sia con le disponibilità di Bilancio prevedibili da parte del Comune.

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizi Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): alcuni primi interventi sono già stati individuati e sono stati attuati nel mese di luglio 2013. L'utilizzo del Servizio a chiamata da parte dei residenti in San Mauro è sinora risultato inferiore alle attese e alla potenzialità del servizio (anche a causa della contemporanea presenza di un'offerta di trasporto gratuita per l'Utenza nell'ambito del Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune di Settimo Torinese, che sarà prossimamente oggetto di revisione/gara): in ragione di ciò, sono attualmente in corso di approfondimento con il Comune di San Mauro alcune ipotesi di revisione dei collegamenti Settimo-San Mauro.

Sono altresì in corso di condivisione con il Comune di Settimo e le Società concessionarie dei Servizi di TPL afferenti alla Città alcune ipotesi di modifica dei Servizi che potrebbero consentire un miglioramento dell'integrazione e della fruibilità dei vari servizi di TPL ivi presenti (Linee suburbane SE1 e SE2, Linee urbane S1, S2 e S3, Servizio Ferroviario Metropolitano, Servizio MeBUS, etc.).

Nel caso in cui la nuova riduzione di risorse regionali disponibili non potesse trovare compensazioni con maggiori risorse a carico del Bilancio della Città di Settimo, sarà necessario intervenire ulteriormente al fine di rendere coerente la produzione di servizio con l'ammontare complessivo delle risorse a disposizione.

Per quanto riguarda il Servizio urbano e scolastico conferito dalla Città di Moncalieri, si è provveduto a ricompensare i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi connessi" dallo stesso Contratto. Non ha ancora trovato viceversa attuazione il relativo Programma di Riorganizzazione che prevede un miglioramento e potenziamento del servizio offerto ai Cittadini e una maggiore integrazione con gli altri servizi di TPL presenti sul territorio.

Non sono state sin qui apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente al Contratto conferito da Chieri, in quanto l'Amministrazione ha sinora reso disponibile la differenza tra le risorse regionali stanziare e quelle precedentemente attese: nel caso in cui le future necessità di Bilancio non consentissero la medesima disponibilità, sarà necessario predisporre dei "Piani di Riordino" finalizzati a ricondurre il Programma di Esercizio nell'ambito del mutato quadro economico-finanziario.

2.3.3. Osservazione dei servizi

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

2.3.3.1. 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.

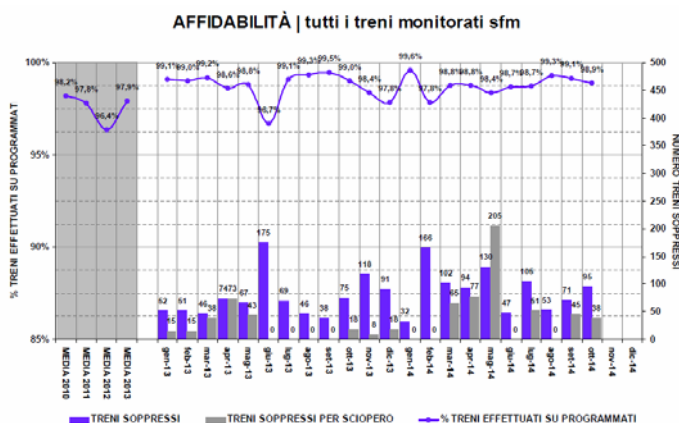
L’Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l’andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell’Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione monitoraggio dei servizi.

L’osservazione dei servizi ferroviari prevede l’analisi dei dati di sistema e di singola linea nelle 8 componenti l’attuale SFM.

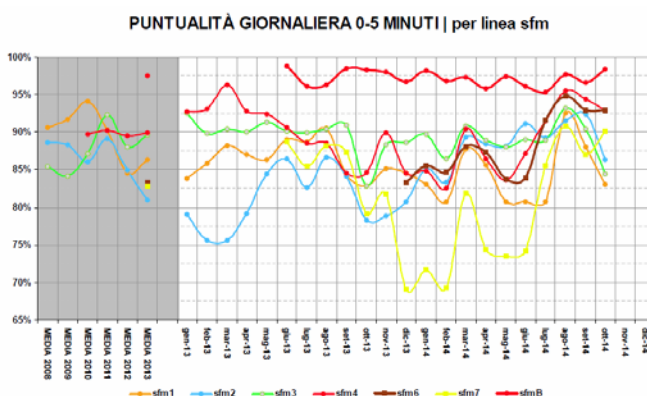
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l’esclusione “standard B” ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell’autorità di PS, ecc.) o a scioperi; le tavole propongono inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa.

L’affidabilità è definita come percentuale treni effettuati su treni programmati considerando il numero di treni soppressi compresi quelli soppressi per sciopero.

Esempio di grafico dell’affidabilità di sistema del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014



Esempio di tavola della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014

| DATI SINGOLO TRENO sfm1 | | | | | | | | | | GIORNALIERA | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------|------------------|----------------------------------|---|----|-------------|----|-------|-------|-------|---------|------------------------------------|-----------|-----------|---------|---|---|
| NUMERO | PARTENZA | ORA | ARRIVO | ORA | PERIODICITÀ | TRENI EFFETTUATI | PUNTUALITÀ: RITARDO MEDIO ARRIVO | | | | | TRENI | TRENI | TRENI | % TRENI | PUNTUALITÀ: RITARDO MEDIO PARTENZA | | | | | |
| | | | | | | | 0 | 5 | 10 | 15 | 20 | | | | | 0-45 min | 45-15 min | 15-50 min | >50 min | 0 | 5 |
| 20096 | TORINO PORTA SUSA | 20:13 | CHIERI | 20:40 | Periodici | 27 | 8,24 | | | | | 15 | 8 | 3 | 1 | 8,80 | | | | | |
| 20020 | CHIERI | 18:10 | TORINO PORTA SUSA | 18:40 | Settimane | 31 | 7,74 | | | | | 20 | 1 | 0 | 1 | 1,10 | | | | | |
| 20038 | CHIERI | 20:40 | TORINO LANGUETTO | 21:10 | Periodici | 27 | 7,70 | | | | | 16 | 4 | 3 | 1 | 6,85 | | | | | |
| 20030 | CHIERI | 7:40 | TORINO PORTA SUSA | 8:10 | Periodici | 27 | 6,86 | | | | | 18 | 10 | 1 | 1 | 3,23 | | | | | |
| 20028 | CHIERI | 6:40 | TORINO PORTA SUSA | 7:10 | Periodici | 27 | 5,22 | | | | | 17 | 10 | 0 | 0 | 1,80 | | | | | |
| 20048 | TORINO PORTA SUSA | 18:43 | CHIERI | 19:10 | Periodici | 23 | 5,04 | | | | | 16 | 6 | 1 | 0 | 5,07 | | | | | |
| 20062 | TORINO PORTA SUSA | 18:13 | CHIERI | 18:40 | Periodici | 27 | 4,89 | | | | | 20 | 6 | 2 | 0 | 5,17 | | | | | |
| 20032 | CHIERI | 17:40 | TORINO PORTA SUSA | 18:10 | Periodici | 23 | 4,70 | | | | | 16 | 6 | 1 | 0 | 2,37 | | | | | |
| 20036 | CHIERI | 18:40 | TORINO PORTA SUSA | 20:18 | Periodici | 23 | 4,67 | | | | | 18 | 3 | 2 | 0 | 3,43 | | | | | |
| 20040 | TORINO PORTA SUSA | 6:43 | CHIERI | 7:10 | Periodici | 27 | 4,52 | | | | | 19 | 8 | 0 | 0 | 4,00 | | | | | |
| 20042 | TORINO PORTA SUSA | 7:43 | CHIERI | 8:10 | Periodici | 27 | 4,50 | | | | | 20 | 7 | 0 | 0 | 4,52 | | | | | |
| 20026 | CHIERI | 19:10 | TORINO PORTA SUSA | 19:40 | Periodici | 27 | 4,43 | | | | | 21 | 6 | 1 | 0 | 1,76 | | | | | |
| 20090 | TORINO PORTA SUSA | 17:13 | CHIERI | 17:40 | Settimane | 31 | 4,37 | | | | | 28 | 0 | 2 | 1 | 3,59 | | | | | |
| 20006 | CHIERI | 9:10 | TORINO PORTA SUSA | 9:40 | Periodici | 27 | 4,33 | | | | | 19 | 9 | 0 | 0 | 2,31 | | | | | |
| 20006 | CHIERI | 9:10 | TORINO PORTA SUSA | 9:40 | Periodici | 27 | 4,33 | | | | | 19 | 8 | 0 | 0 | 2,31 | | | | | |
| 20044 | TORINO PORTA SUSA | 9:43 | CHIERI | 9:10 | Periodici | 27 | 4,28 | | | | | 20 | 6 | 1 | 0 | 5,80 | | | | | |
| 20076 | TORINO PORTA SUSA | 10:13 | CHIERI | 10:40 | Periodici | 27 | 4,15 | | | | | 17 | 10 | 0 | 0 | 5,07 | | | | | |
| 20088 | TORINO PORTA SUSA | 18:13 | CHIERI | 18:40 | Periodici | 27 | 4,11 | | | | | 24 | 1 | 2 | 0 | 3,78 | | | | | |

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT non è stato ancora automatizzato, prosegue l’informatizzazione dei convogli di fornitura Alstom – Coradia .

Per quanto concerne la fase di monitoraggio delle frequentazioni nel 2014, si sono effettuate le rilevazioni che proseguiranno anche nel 2015 e verranno estese, per consolidare i dati, anche nelle giornate di sabato e festivi.

Il monitoraggio dei servizi viene effettuato anche in forma diretta attraverso visite occasionali del personale dell’Agenzia e per mezzo degli ispettori regionali. Poiché era noto l’allentamento dell’attività di controllo dei biglietti a bordo dei treni da parte del personale delle Imprese ferroviarie è proseguita nell’anno l’attività di controllo; l’Agenzia ritiene infatti che la presenza del personale di bordo negli spazi riservati ai viaggiatori sia sinonimo di sicurezza e di regolarità di viaggio da parte degli utenti.

Alle attività di cui al presente paragrafo si aggiunge l’attività di monitoraggio dei servizi ferroviari con il coinvolgimento dell’utenza denominata **“VISTO - Come sono i nostri treni”** e già descritta nel § 2.3.1.

2.3.3.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nel nuovo contratto di servizio per il trasporto urbano e suburbano all’art. 26 (obblighi di informazione) si prevede che l’Ente titolare del contratto di servizio abbia accesso on line ai dati giornalieri del servizio, al fine di monitorare la quantità e la regolarità del servizio erogato.

A tale scopo è proseguita nel 2014 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell’Agenzia può accedere da remoto all’interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l’andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell’esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Mensilmente l’Agenzia acquisisce direttamente presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell’esercizio al fine di costituire un data base contenente tutti i movimenti dei mezzi eseguiti nell’anno della rete urbana e suburbana di Torino.

Le tabelle del data base contengono gli intertempi, i ritardi e i chilometri effettuati dai tram e dai bus.

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi e sul “non circolante” ovvero i mezzi fermi in deposito del parco mezzi.

Si sta lavorando, inoltre, con il consorzio 5T per l’accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica.

2.3.3.3. 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.

L'Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica ("Cruscotto OTX") e reportistica, sviluppata nel corso degli anni in relazioni alle esigenze di monitoraggio del Servizio da parte dell'Agenzia.

L'osservazione dei Servizi extraurbani prevede anche la redazione e pubblicazione periodica (con cadenza mensile) di specifici "Report puntualità ed affidabilità", ottenuti dall'elaborazione dei dati del Sistema OTX. Il monitoraggio dell'andamento dei bus prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nell'area metropolitana considerando come indicatori:

- la *puntualità*, ovvero la percentuale di bus con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 10 minuti sul totale delle corse dei bus effettuate
- l'*affidabilità*, ovvero la percentuale chilometri effettuati su chilometri teorici.

Questi rapporti sono scaricabili dal sito dell'Agenzia (www.mtm.torino.it - "Monitoraggio dei Servizi").

Report puntualità ed affidabilità del Servizio Extraurbano

Aggiornato ad ottobre 2014



Esempio di grafico di sistema della puntualità



Nel corso del 2015, in corrispondenza con l'avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia del "Sistema BIP", l'Agenzia promuoverà gli opportuni contatti con i referenti regionali e aziendali del Progetto (Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T e Consorzio concessionario/Extra.TO), al fine di garantire un'adeguata interfaccia tra il Sistema BIP e OTX, con particolare riferimento alla messa a

disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

Alla luce degli esiti della sperimentazione di apparati “conta-passeggeri” integrati con il Sistema OTX, tenutasi nel corso del 2014 su un numero ridotto di (2) veicoli, a partire dal 2015 è intenzione dell’Agenzia estendere (mediante apposita procedura di appalto di fornitura) l’utilizzo di tali apparati alla flotta in Servizio di TPL extraurbano di competenza, individuando un numero di veicoli tale da consentire la pianificazione per Linea (e per Vettore) di “campagne” di rilevamento dei passeggeri saliti/discesi su tutte le corse previste dai relativi Programmi di Esercizio.

Il funzionamento dei suddetti nuovi apparati “conta-passeggeri” prevede un’opportuna integrazione con il Sistema OTX (direttamente a bordo di ogni veicolo interessato) per la messa a disposizione dei dati raccolti in tempo reale e la loro elaborazione successiva in forma di Report analitici (saliti/discesi per corsa e per fermata) e statistici (andamento nel tempo della frequentazione).

Un ulteriore progetto di “espansione” di OTX, da implementare nel 2015, riguarderà il monitoraggio dei Servizi MeBUS (Servizi “a chiamata”, attivi in ambito extraurbano in 4 realtà territoriali afferenti all’Area Metropolitana), attraverso la creazione di Moduli e Report appositi, finalizzati a consentire al personale dell’Agenzia di osservare e valutare il Servizio effettivamente reso a consuntivo (num. corse, lunghezza, velocità commerciale, ecc.).

Dalla seconda metà del 2014, il database OTX è stato inserito nel catalogo delle basi dati delle PA dell’Agenzia per l’Italia Digitale, in conformità con l’adempimento previsto dall’art. 24-*quater*, comma 2, D.L. n. 90/2014 “Comunicazione ad AgID delle Basi di dati”, ed anche al fine di pubblicizzare il servizio degli OPEN-DATA-OTX presente sul sito dell’Agenzia (www.mtm.torino.it - sezione “Monitoraggio dei Servizi”).

2.3.4. La promozione del trasporto pubblico

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.

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 del servizio, 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.

Figura 19 – Orario tascabile personalizzato – sfm3



Figura 20 – Orari tascabili – Copertine personalizzate

Sono stati realizzati e distribuiti un orario tascabile dei collegamenti tra le stazioni di Torino, per promuovere l'uso dell'SFM anche per gli spostamenti urbani e un orario complessivo dell'area metropolitana.

Figura 21 – Orario tascabile – Torino

È stato infine realizzato un orario tascabile dei collegamenti treno e bus tra Chieri e Torino.

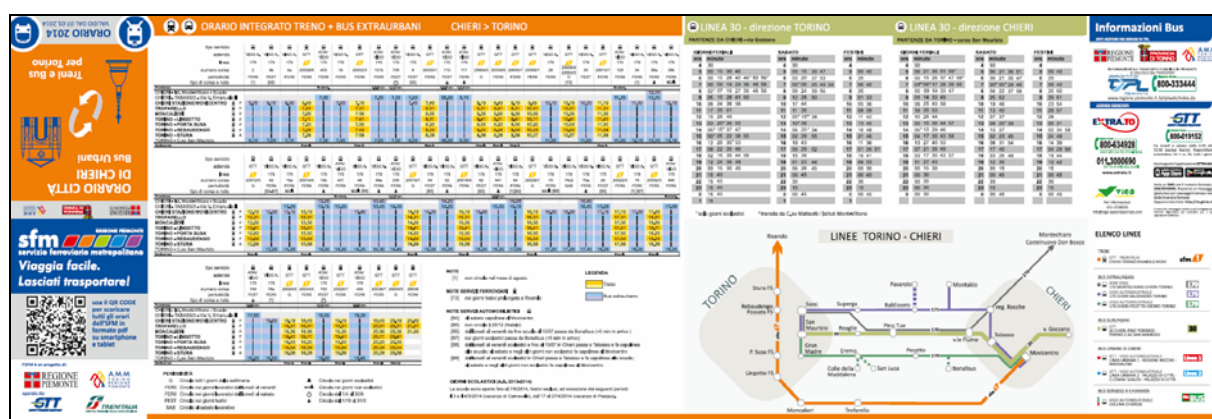


Figura 22 – Orario tascabile personalizzato - Chieri

Previsioni 2015-2018

Si intende continuare e ampliare l’attività di comunicazione rivolta ai cittadini, per migliorare la conoscenza e l’uso del trasporto pubblico. Nel dettaglio:

Si prevede di continuare la pubblicazione e la distribuzione di orari tascabili personalizzati come consueta attività dell’Agenzia.

Proseguirà lo sviluppo e il consolidamento del sito web ufficiale del SFM (www.sfm torino.it) contenente tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Ad ogni variazione di orario (comprese le v.co.) si provvederà ad aggiornare tutte le tabelle orari presenti sul sito. Al sito esistente se ne affiancherà uno analogo dedicato ai servizi ferroviari regionali (SFR).

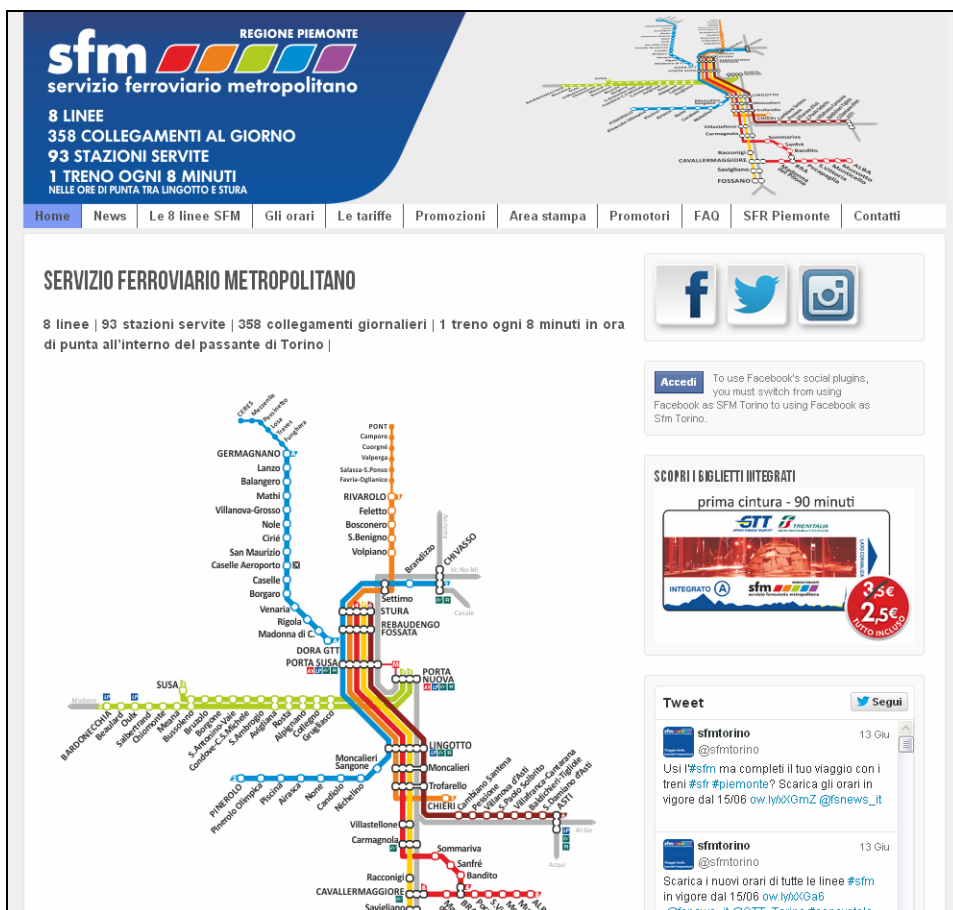


Figura 23 - Home Page del sito SFM a giugno 2013

Proseguirà la comunicazione con gli utenti attraverso la pagina ufficiale di Facebook e il profilo di Twitter del SFM. Attraverso questi canali viene creato un continuo dialogo con gli utenti del servizio offrendo risposte alle domande, chiarimenti sulle scelte progettuali, segnalando eventuali novità e variazioni di servizio. L'attività normale prevede la pubblicazione di circa 2/3 post al giorno. Viene risposto praticamente a tutti i messaggi in arrivo sulla bacheca (3-4 al giorno), in genere si tratta di richieste di informazioni, segnalazioni o curiosità sul servizio. Si risponde inoltre a molti fatti ai post dagli utenti. Da maggio 2014 ogni lunedì viene pubblicato un post per raccogliere le segnalazioni sull'andamento e le criticità del servizio. I social network sono stati utilizzati anche per promuovere l'utilizzo del SFM in occasione di particolari eventi (Carnevale di Ivrea, Salone del Libro, Giro d'Italia, ecc.).



Figura 24 – Pagina SFM su Facebook: post per la raccolta delle segnalazioni

Con la collaborazione di 5T, gli orari del SFM continueranno ad essere elaborati e inseriti sul database di Google Transit. Ottenuta l'approvazione da parte di Google gli orari e i tracciati delle linee sfm sono visibili e consultabili da pc, tablet e cellulari sulla mappe di Google (dove erano già presenti i dati dei servizi urbani di Torino). È così possibile visualizzare itinerari di viaggio con il trasporto pubblico nell'area metropolitana in modo integrato.

2.3.4.1. Comunicazione dei servizi a chiamata

L'Agenzia continuerà ad impegnarsi nella promozione del servizio a chiamata, anche attraverso la fornitura di materiale pubblicitario (locandine, volantini) ai Comuni che lo distribuiscono ai loro cittadini attraverso i canali di comunicazione istituzionali. Con il 2014 è stata avviata una nuova campagna di comunicazione che ha previsto la produzione, oltre che di materiale cartaceo, anche di grafiche e banner per la comunicazione sul web sui siti istituzionali dei comuni. Tale materiale verrà aggiornato coerentemente con gli ampliamenti futuri del servizio.

Inoltre, al fine di migliorare l'efficacia della comunicazione di questi servizi, l'Agenzia attiverà nei primi mesi del 2015 un sito web dedicato ai bus a chiamata in area metropolitana con la registrazione del nome a dominio www.mebus.it.

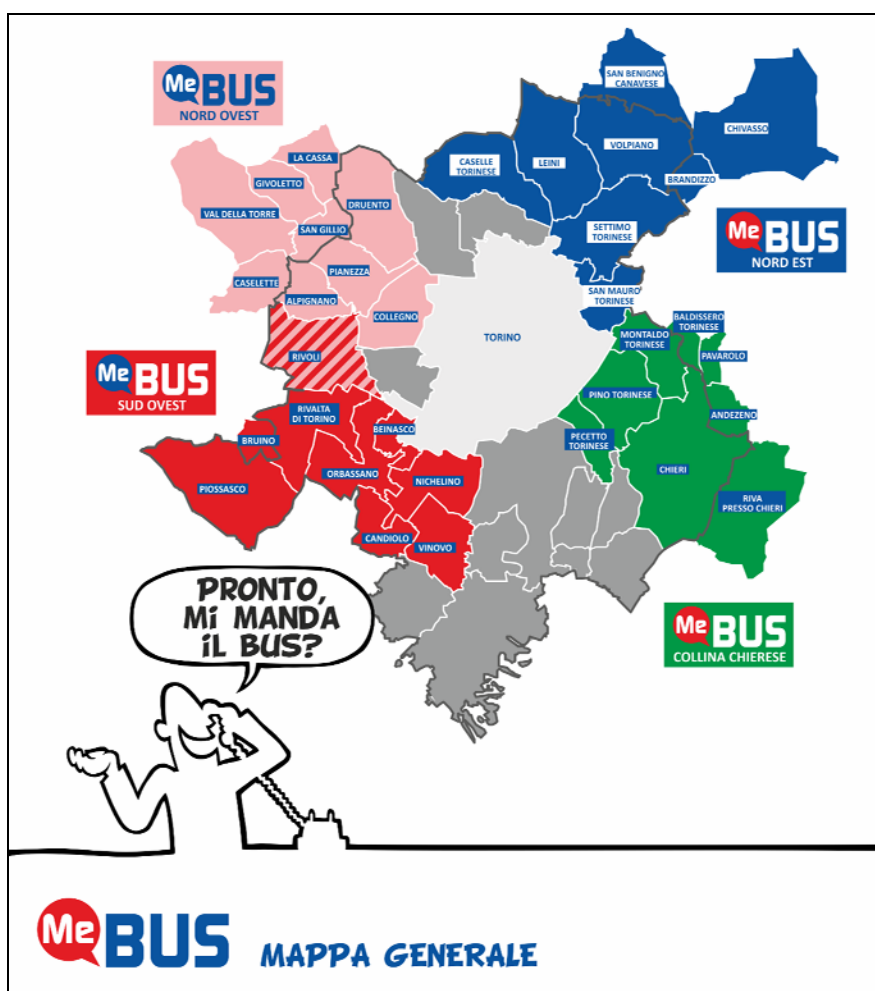


Figura 25 - Campagna di comunicazione MeBUS 2014

2.4. La strategia degli investimenti

2.4.1. 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 2015, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia proseguirà l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni decennali sugli impianti precedentemente autorizzati, oltre alla partecipazione ai fini della regolarità dell'esercizio alle verifiche e collaudi necessari per l'apertura al pubblico servizio degli ascensori presenti nella stazione ferroviaria di Torino Stura.

2.4.2. 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.

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.

In particolare, con D.G.R. n.26-2822 del 07/11/2011 e D.D. n.307 del 15/12/2011, la Regione Piemonte ha assegnato all'Agenzia contributi complessivi pari a Euro 27.827.632,36 a favore delle Società concessionarie dei Servizi di TPL per il rinnovo degli autobus Euro 0 o pre-Euro utilizzati per il servizio: nel corso del 2013, in ottemperanza con gli indirizzi degli atti richiamati e in analogia con

quanto effettuato in occasione dei precedenti Piani Investimenti, l'Agenzia ha proseguito l'effettuazione delle verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

Nel corso del 2013 e 2014 si sono concluse con esito positivo le verifiche tecniche, amministrative e amministrative su 150 autobus di nuova acquisizione (di cui 41 con allestimento interurbano e 109 con allestimento urbano/suburbano) e sono stati al momento liquidati alle Società beneficiarie i relativi contributi.

Pur non essendo ad oggi previsti ulteriori programmi di finanziamento regionali, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici i cui esiti si conosceranno nel corso del 2015, la Legge di stabilità 2015 ha rifinanziato il fondo per il rinnovo del parco autobus destinato al Trasporto Pubblico Locale destinando a tale scopo la somma di un miliardo di Euro da ripartire nel periodo 2015-2019. A seguito della ripartizione di tale fondo su base regionale e degli indirizzi individuati dalla Regione sarà pertanto possibile predisporre nuovi piani di rinnovo del materiale rotabile.

2.4.3. Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a linee di competenza dell'Agenzia

L'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", al fine di uniformare e perfezionare l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza, approvato con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008, destinando a tale scopo l'importo complessivo di Euro 969.880,00 utilizzando parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al Bilancio 2007 approvato dall'Assemblea in data 19/06/2008.

Con Deliberazione n.8 del 15/03/2012 il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, tenuto conto:

- delle proposte di adesione al Programma sinora ricevute dai Comuni,
- della necessità di prevedere nell'ambito del Programma in oggetto e per ognuno dei Comuni aderenti, l'allestimento di una "fermata-tipo" collocata in punti di elevata fruizione, in modo da rispondere agli scopi statutari dell'Agenzia che prevedono, tra gli altri, *"l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto"*,
- della necessità di prevedere, nell'ambito dei progetti predisposti dall'Agenzia relativi alle possibili razionalizzazioni del Servizio di Tpl di superficie afferenti al Movicentro Stura di Torino connesse con l'apertura della nuova stazione ferroviaria, la possibilità di effettuare alcuni modesti lavori di modifica della situazione esistente in modo da migliorare la funzione di nodo intermodale di interscambio del Movicentro tra i vari Sistemi di trasporto ivi afferenti,
- della necessità, nei criteri di ripartizione delle risorse, di dare priorità agli interventi di sistemazione e miglioramento dell'accessibilità rispetto a quelli di miglioramento del comfort, nonché di modulare l'entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

ha individuato, in ottemperanza con le previsioni della citata Deliberazione n. 4 del 31/10/2008, i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione provvedendo a stanziare, tra gli altri, un contributo massimo pari a Euro 103.880,00 a favore del Comune di Torino per le attività di sistemazione del Movicentro Stura.

Il quadro degli stanziamenti massimi a favore dei singoli Comuni consorziati è stato completato con le Deliberazioni del C.d.A. n.4 dell'01/03/2013 e n.22 del 12/12/2014 (assegnazione risorse residue) e risulta la seguente:

| Comune | popolazione al 31/12/2009 | % abitanti | Risorse assegnate |
|-----------------------------|---------------------------|------------|-------------------|
| Alpignano | 17.189 | 3,31% | 31.248,69 |
| Beinasco | 18.185 | 3,51% | 32.653,76 |
| Cambiano | 6.337 | 1,22% | 15.939,67 |
| Candiolo | 5.634 | 1,09% | 14.947,94 |
| Carignano | 9.206 | 1,78% | 21.233,49 |
| Caselle Torinese | 18.060 | 3,48% | 32.477,42 |
| Chieri | 35.963 | 6,93% | 57.733,35 |
| Collegno | 50.222 | 9,68% | 77.778,39 |
| Grugliasco | 37.590 | 7,25% | 54.114,98 |
| Leini | 15.029 | 2,90% | 28.201,56 |
| Moncalieri | 58.087 | 11,20% | 83.077,98 |
| Nichelino | 48.982 | 9,45% | 76.099,38 |
| Pecetto Torinese | 3.898 | 0,75% | 13.078,96 |
| Pianezza | 13.862 | 2,67% | 28.649,64 |
| Pino Torinese | 8.672 | 1,67% | 20.348,28 |
| Rivolta di Torino | 19.174 | 3,70% | 34.048,95 |
| San Mauro Torinese | 19.324 | 3,73% | 34.260,55 |
| Santena | 10.587 | 2,04% | 21.935,18 |
| Settimo Torinese | 47.713 | 9,20% | 52.423,15 |
| Torino (x Movicentro Stura) | | | 103.880,00 |
| Trofarello | 11.066 | 2,13% | 22.610,91 |
| Venaria Reale | 34.833 | 6,72% | 56.139,25 |
| Vinovo | 14.009 | 2,70% | 26.762,63 |
| Volpiano | 14.954 | 2,88% | 30.235,89 |
| Totale | | | 969.880,00 |

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia: al momento della redazione del presente Documento, sono stati presentati e approvati dall'Agenzia progetti di interventi per i quali è prevista l'erogazione di contributi pari a circa 780.000 Euro (dei quali circa 180.000 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

In particolare, il Comune di Pianezza nel febbraio 2014, ha trasmesso la documentazione attestante la conclusione dei lavori relativi alla realizzazione di n.4 nuove fermate di TPL e l'adeguamento di n.5 fermate esistenti (Linee suburbane 32 e 37).



Figura 26 - Indicazioni di linea per le pensiline in Pianezza

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

3.1.1. Fatturazione elettronica

Con il Decreto Attuativo 55 del 3 aprile 2013 sono state definite le regole di invio, ricezione e gestione della fattura elettronica da applicare all'organizzazione e ai processi interni delle Amministrazioni Pubbliche, fissando l'avvio obbligatorio della fattura elettronica alla data del 31 marzo 2015.

Le pubbliche amministrazioni italiane vengono così coinvolte nella diffusione dei processi di pagamento telematico e di fatturazione elettronica nelle transazioni previsti dall'Agenda Digitale europea.

L'Agenzia intende implementare nella propria gestione amministrativa la fatturazione elettronica attraverso una soluzione software integrata al sistema informatico di contabilità degli Enti locali già in dotazione del servizio Bilancio e Ragioneria.

3.1.2. Gestione telecomunicazioni

Al fine di ottimizzare i costi per l'Ente e gestire in maniera più efficiente l'insieme di tutte le comunicazioni si stanno valutando soluzioni integrate per le comunicazioni comprendenti: internet, VPN OTX, firewalling, posta elettronica, calendario aziendale, spazio in condivisione in cloud, videocomunicazione, telefonia fissa con IP Centrex.

Si tratta di un programma che consenta all'Agenzia di ridurre i costi e operare sempre più facilmente in maniera integrata e in mobilità. Questo programma favorisce l'operatività dell'Agenzia anche in funzione dell'ampliamento dell'area di intervento a tutto il territorio regionale.

3.1.3. Programma europeo Horizon 2020

Horizon 2020 è la denominazione dell'ultimo "Programma Quadro Europeo per la Ricerca e l'Innovazione", approvato con Decisione C(2007) 3875 – 07.08.2007, ovvero il nuovo sistema di finanziamento "integrato" della Commissione europea destinato alle attività di ricerca, che semplifica, accorpa e sostituisce i precedenti finanziamenti previsti nell'ambito del "VII Programma Quadro", "Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione" (CIP) e "Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia" (EIT).

Il nuovo Programma, attivo dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020, ha lo scopo di fornire a ricercatori e innovatori gli strumenti necessari alla realizzazione dei propri progetti e delle proprie idee, grazie a un budget di ca. 80 Mld di €.

I programmi di ricerca previsti dal Programma Horizon 2020, ed in particolari quelli descritti nel pilastro "Sfide sociali" ai temi "3.3 energia sicura, pulita ed efficiente" e "3.4 trasporti intelligenti, ecologici e integrati" appaiono strettamente connessi ai compiti di pianificazione della mobilità per l'Area Metropolitana propri dell'Agenzia.

Il Comune di Torino ha avviato specifiche attività per promuovere progetti di ricerca all'interno del programma Horizon 2020 coinvolgendo tra gli altri il Politecnico di Torino e 5T e gli Enti associati

all’Agenzia per la Mobilità Metropolitana hanno manifestato l’interesse a coordinare le proposte locali al fine di predisporre progetti e programmi di interesse comune.

Inoltre, l’eventuale sviluppo progettuale, anche se relativo ad una porzione dell’area metropolitana, consente di sviluppare iniziative e “buone pratiche” che successivamente possono essere sviluppate sull’intero ambito dell’Area Metropolitana, creando importanti sinergie.

Tutto ciò premesso, l’Assemblea, nell’adunanza del 29 aprile 2014, ha dato i propri indirizzi affinché l’Agenzia

- sviluppi programmi di ricerca per progetti nell’ambito del programma Horizon 2020 con particolare riferimento ai temi della mobilità e dell’energia attraverso azioni di coinvolgimento dei comuni aderenti interessati;
- sviluppi la collaborazione con il Comune di Torino per presentare congiuntamente, o nella forma più idonea, progetti nell’ambito del programma stesso.

In attuazione a quanto sopra indicato, nell’autunno del 2014 è stato sviluppato uno specifico corso di formazione nell’ambito di Horizon 2020 e sono stati sviluppati contatti per costruire partenariati al fine di partecipare alle Call del programma.

Nel corso del 2015 si intende partecipare a bandi di selezione in base alle Call individuate da Horizon sulle tematiche della mobilità sostenibile.

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 tenendo conto, come per il bilancio di previsione 2014, della necessità di prevedere il contenimento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € **255.636.859**.

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 € **255.527.336** presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € **255.636.859** calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € **109.523,00** 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.

Con il Bilancio per l'anno 2015 sono allegati a titolo conoscitivo le scritture di bilancio redatte secondo gli schemi previsti dal D.Lgs. 118/2011.

In accordo con le comunicazioni fornite da Arconet per gli enti cd "monomissione", il bilancio dell'Agenzia, oltre alle missioni trasversali (n. 20 "fondi e accantonamenti" e 99 "servizi per conto terzi") è strutturato sull'unica missione n. 10 "trasporti e diritto alla mobilità".

Non è quindi stata valorizzata la missione 1 "servizi istituzionali, generali e di gestione" non essendoci attività/costi trasversali a più missioni. Tutte le spese per costi indiretti /utenze, pulizie, manutenzioni informatiche revisori, costi del personale degli uffici bilancio/gestione gare/contratti/risorse umane ...) sono imputati alla missione 10.

Nell'ambito della missione 10 le spese sono state ripartite tra i seguenti programmi:

- 1 "trasporto ferroviario"
- 2 "trasporto pubblico locale"

I criteri utilizzati per la suddivisione delle spese sui due programmi sono i seguenti:

- attribuzione della spesa per i contratti di servizio al programma attinente;
- attribuzione della spesa per l'acquisizione di beni e servizi afferenti direttamente agli oggetti dei contratti di servizio al programma attinente (es. manutenzione del sistema OTX al programma 2 "trasporto pubblico locale");
- ripartizione delle spese del personale in funzione del 38% al programma 1 "trasporto ferroviario" e del 62 % al programma 2 "trasporto pubblico locale"; il rapporto è calcolato sulla stima complessiva del tempo dedicato dal personale dell'Agenzia sulle attività attinenti alla realizzazione dei due programmi;
- ripartizione di tutte le restanti spese (acquisti di beni e servizi non direttamente attribuibili ai programmi) in ragione del criterio utilizzato per la ripartizione delle spese del personale.

Con tale fine, già con il presente bilancio, è stata valorizzata nell'ambito del Titolo I della spesa (Spese correnti) la funzione 05 "Funzioni nel campo dei trasporti" a detrimento della Funzione 01 "Funzioni generali di amministrazione, di gestione e controllo"

Tenuto conto che il bilancio è redatto alla fine di un periodo di esercizio provvisorio e che alcune spese liquidate in tale periodo hanno trovato copertura sulla base degli stanziamenti del bilancio pluriennale, sono attribuite alla Funzione 01 le sole spese del personale già oggetto di provvedimenti di liquidazione e pagamento nel frattempo intervenute.

4.1. Entrata

Criteri generali

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

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

Fondo trasporti

Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura indicata nella DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 avente ad oggetto "Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'art. 11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35. Revoca della deliberazione del 6 maggio 2013, n. 25-5760 "Piano di rientro in materia di Trasporto Pubblico Locale adottato ai sensi dell'art. 11 del Decreto Legge 8 aprile 2013 n. 35" e nella DGR n. 18-6536 del 22/10/2013 avente ad oggetto "Approvazione del programma Triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 ai sensi dell'articolo 4, comma 7, della l.r. 4 gennaio 2000, n. 1 e s.m.i.". Per il trasporto pubblico ferroviario inoltre si è fatto riferimento alle indicazioni contenute nella citata DGR n. 18-6536 DEL 22/10/2013 includenti la programmazione dell'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano. 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 o in corso di sottoscrizione.

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

Analisi per Titoli

TITOLO II:

Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della Regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione : € **255.626.759,00.**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo Stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL : € **11.179.570,00**

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 18 gennaio 2013 pubblicato sulla G.U. n. 58 del 9 marzo 2013 che determina, per l'anno 2011, nella misura del 52,89% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- 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:

| | |
|--|------------------------|
| Importo totale IVA su servizi TPL | € 22.957.780,10 |
| Quota UE 3% | € 688.733,40 |
| Imponibile quota compartecipaz. | € 22.269.046,70 |
| Quota compartecipazione Regione e Comuni | € 11.089.477,04 |
| Quota a carico Stato | € 11.179.569,66 |

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione : **€ 2.481.539,00**

Trattasi della quota di finanziamento delle spese di funzionamento dell'Agenzia calcolata sul complesso delle risorse assegnate dalla Regione Piemonte ai sensi dell'art. 26 della L.R. 1/2000. Una quota parte di detto importo, pari ad € 456.617,00, è stata accantonata al fondo di riserva di cui all'art. 166 del D.Lgs. 267/2000; l'importo netto destinato al finanziamento delle spese di funzionamento, rappresenta lo 0,85% dei contributi e trasferimenti regionali di cui alla Categoria 3.

Categoria 3°: Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate : **€ 238.118,091,00**

L'importo della risorsa è stato stimato nel modo seguente:

| | Regione Piemonte | | Modalità di determinazione |
|----------------------|--|----------------|---|
| F E R R O | trasferimenti per ferrovie a GTT | 17.263.193,59 | Fonte: Dati da DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013 rielaborati dal Servizio Mobilità Ferroviaria |
| | trasferimenti per ferrovie a Trenitalia | 51.955.828,82 | |
| | agevolazioni tariffarie portatori di handicap | 154.777,65 | |
| | Quota dei trasferimenti regionali destinata a finanziare IVA il 53% dell'intera IVA dovuta non oggetto di contribuzione da parte dell'erario | 3.629.031,72 | |
| | finanziam. Agenzia ex art. 26 LR 1/2000 | 1.047.146,57 | |
| | agevolazioni tariffarie forze dell'ordine | 19.869,96 | |
| | | | |
| G O M I M A | Risorse per TPL | 141.951.377,75 | Fonte: DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013 |
| | Quota dei trasferimenti regionali destinata a finanziare IVA il 53% dell'intera IVA dovuta non oggetto di contribuzione da parte dell'erario | 7.602.837,29 | |
| | finanziam. Agenzia ex art. 26 LR 1/2000 | 1.434.391,76 | |
| Linea 1 Metro | Risorse per Servizio | 14.768.819,58 | Fonte: DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR 18-6536 del 22/10/2013 |
| | Quota dei trasferimenti regionali destinata a finanziare IVA il 53% dell'intera IVA dovuta non oggetto di contribuzione da parte dell'erario | 772.354,62 | |
| | TOTALE TRASFERIMENTI REGIONALI | 240.599.630,00 | |
| | Totale risorse per spese di funzionamento (Cat. 2) | 2.481.539,00 | |
| | Totale risorse per servizi minimi (Cat. 3) | 238.118,091,00 | |

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

- 1) le risorse regionali previste in entrata comprendono la quota di risorse necessarie al finanziamento della quota di maggiori oneri derivanti dall'applicazione dell'art. 19 del D.lgs 422/1997 (IVA), non coperta dai contributi erariali di cui al D.Lgs 472/1999 e del DM attuativo 22/12/2000;
- 2) anche con riferimento ai contratti di servizio ferroviari, una quota dei finanziamenti regionali è veicolata al finanziamento dell'IVA, in considerazione del fatto che l'Agenzia provvederà anche per detti contratti alla richiesta di contribuzione dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dell'art. 19 del D.Lgs 422/1997 al Ministero dell'Interno ex D.Lgs 472/1999.
- 3) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma e della Linea 1 della Metropolitana di Torino ammontano complessivamente a **€ 165.095.389,24** come risulta dall'elaborazione dei dati contenuti nella DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013 e DGR n. 11-6177 del 29 luglio 2013.

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti da altri Enti del settore pubblico: **€ 3.847.559,00**

I servizi di TPL afferenti all'ambito urbano esteso di Torino, all'area metropolitana, nonché i servizi di TPL urbano di Chieri e Settimo e il servizio scolastico di Moncalieri, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali suesposti, anche da contributi integrativi provinciali e comunali nel modo che segue :

| Contratti | Servizio | Importo | Fonti | Modalità di determinazione |
|---------------------------------|--|----------------|---|--|
| Comune Moncalieri (consorziato) | concorso alle spese per i servizi di TPL (gomma) afferenti al comune | 1.063.543,54 | A.d.P. approvato dal CdA in data 13/06/2014 | Valore delle compensazioni economiche dei servizi imponibili IVA: € 1.987.576,15 |
| | ulteriori servizi (Iva compresa) | 351.750,14 | | Risorse da trasferimenti regionali € <u>981.543,99</u> |
| Comune Chieri (consorziato) | concorso alle spese per i servizi di TPL (gomma) afferenti al comune | 268.158,50 | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Valore delle compensazioni economiche dei servizi imponibile IVA: € 530.053,46 |
| | Concorso alle spese per ulteriori servizi di TPL | 8.152,61 | | Risorse da trasferimenti regionali € <u>289.089,36</u> |

| Contratti | Servizio | Importo | Fonti | Modalità di determinazione |
|---|---|------------------------------|---|--|
| Comune Settimo T.se (consorzio) | concorso alle spese per i servizi di TPL (gomma) afferenti al comune Ulteriori servizi | 111.585,88 102.575,92 | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Valore delle compensazioni economiche dei servizi imponibile IVA: € 426.169,82 contributi regionali € <u>244.052,13</u> |
| Comune di Nichelino (consorzio) | concorso per servizio TPL gomma | 493.881,86 | A.d.P 24/03/2009 | Valorizzazione in AdP del concorso al servizio storicamente attribuito al gestore |
| Comune di Grugliasco (consorzio) | concorso per servizio TPL gomma | 421.048,72 | A.d.P 27/07/2009 | |
| Comune di Collegno (consorzio) | concorso per servizio TPL gomma | 324.430,68 | A.d.P 12/03/2012 | |
| Comune di San Mauro (consorzio) | Concorso per servizio TPL gomma | 27.783,27 | A.d.P 26/11/2009 | |
| Comune di Rivoli (consorzio) | Concorso per servizio TPL gomma | 309.639,06 | A.d.P 30/07/2010 | |
| Comune di Orbassano (consorzio) | Concorso per servizio TPL gomma | 82.873,09 | A.d.P 19/07/2010 | |
| Comune di Pianezza (consorzio) | Concorso per servizio TPL gomma | 30.832,99 | A.d.P 29/01/2010 | |
| Comune di Venaria (consorzio) | Concorso per servizio TPL gomma | 194.634,46 | A.d.P 30/07/2010 | |
| Totale trasferimenti da Comuni consorziati | | 3.790.890,72 | | |
| Città Metropolitana di Torino (consorzio) | | 13.035,00 | Dati forniti dal Servizio alla Mobilità | Concorso per servizio TPL gomma (compresa anticipazione IVA) |

Analisi dello stanziamento esposto a bilancio:

In bilancio è stato iscritto uno stanziamento di € 3.828.524,00 per trasferimenti da comuni consorziati maggiore di € 37.633,28 rispetto a quanto esposto in tabella nell'ipotesi che i

comuni consorziati possano concorrere con maggiori risorse, nel corso dell'anno, in vista di potenziamenti di servizi afferenti i loro territori.

Nella Categoria di entrata sono state inoltre previsti € 5.000,00 come contributi e trasferimenti correnti da comuni non consorziati e € 1.000,00 come contributi e trasferimenti da enti pubblici vari.

L'Agenzia, dal 2007, ha proceduto all'acquisizione delle risorse economiche all'epoca non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziavano direttamente la società GTT Spa per i potenziamenti e gli 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 Collegno, Nichelino, Grugliasco, San Mauro, Orbassano, Rivoli, Venaria e Pianezza. Pertanto si provvede all'iscrizione a bilancio delle somme relative a tali Accordi, alcuni dei quali in corso di ridefinizione.

TITOLO III

Entrate extratributarie : € 10.100,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

| | | |
|--|---|-----------|
| Categoria 3°: Interessi attivi su giacenze di cassa: | € | 100,00 |
| Categoria 5°: Rimborsi da enti e privati: | € | 10.000,00 |

Il totale delle entrate correnti ammonta a € 255.636.859,00

TITOLO IV

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

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

L'Agenzia non risulta al momento assegnataria di risorse per l'anno 2015 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.

Si richiamano le considerazioni effettuate all'inizio della presente parte della Relazione in ordine al processo di avvicinamento al cd "bilancio armonizzato" ex D.lgs 118/2011, con specifico riferimento

alla valorizzazione della Funzione 05 a detrimento della spesa per la Funzione 01; ciò in correlazione al fatto che nel bilancio strutturato per Missioni non sarà valorizzata la Missione trasversale 01 “servizi istituzionali, generali e di gestione” in quanto l’Agenzia ha un’unica Missione la 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” e tutte le spese (tranne quelle per le Missioni trasversali n. 20 “fondi e accantonamenti” e 99 “servizi per conto terzi”) saranno attribuite alla Missione 10.

I titoli della spesa del bilancio 2015 sono:

TITOLO I: € 255.527.336,00

TITOLO II: € 109.523,00

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 € **109.523,00** destinata al finanziamento delle spese in conto capitale.

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

TITOLO I

Spese correnti: € **255.527.336,00**

Funzione 01: Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo: € 794.315,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

| | |
|---|--------------|
| Personale | € 5.369,00 |
| Acquisto di beni di consumo e/o materie prime | € 0,00 |
| Prestazioni di servizi | € 11,00 |
| Imposte e tasse | € 565,00 |
| Fondo di riserva | € 766.870,00 |

Tenuto conto che il bilancio è redatto alla fine di un periodo di esercizio provvisorio e che alcune spese liquidate in tale periodo hanno trovato copertura sulla base degli stanziamenti del bilancio pluriennale, sono comunque attribuite alla Funzione 01 le spese del personale già oggetto di provvedimenti di liquidazione e pagamento nel frattempo intervenute. Le restanti spese del personale sono state attribuite alla Funzione 05.

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : € 254.754.521,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

| | |
|---|------------------|
| Personale | € 1.237.999,70 |
| Acquisto di beni di consumo e/o materie prime | € 20.000,00 |
| Prestazioni di servizi | € 253.153.490,30 |
| Utilizzo di beni di terzi | € 178.300,00 |
| Trasferimenti | € 67.300,00 |
| Imposte e tasse | € 97.431,00 |

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 253.105.529,00, rientrano:

- le previsioni di spesa pari ad € 10.886,00 relative alla voce "Consulenze" ridotte secondo quanto disposto dall'art. 1 co. 5 del D.L. 31 agosto 2013 n. 101 convertito con Legge 30 ottobre 2013 n. 125 (*limite massimo: 80% della spesa sostenuta 2013, già ridotta al 20% di quella sostenuta nel 2009 ai sensi del D.L. 78/2010 convertito con Legge 122/2010*). Il limite, pari a € 10.100,00 è incrementato per € 800,00 per eventuali spese per prestazioni professionali obbligatorie da non ricomprendere in detto limite.
- le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 400,00.

Inoltre tra le spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime rientra la previsione di € 200,00 per spese per convegni, eventi e di rappresentanza.

Il limite di spesa complessiva per convegni, eventi e di rappresentanza ammonta ad € 600,00 ed è parametrata a quanto disposto 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 di spesa imposti dalla normativa vigente 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).

Tra le prestazioni di servizi, sono comprese le spese per gli organi di revisione dell'Agenzia 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 nonché il compenso dell'Organismo Indipendente di Valutazione monocratico.

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

Spese per il personale: € 1.223.799,70

Come per l'esercizio 2014, non sono stati previsti aumenti contrattuali per gli anni 2015-2017.

L'entità della spesa è stata prevista tenuto conto di quanto disposto dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (finanziaria 2007) così come modificato dall'art. 4 ter del DL. 16/2012 convertito con Legge 44 del 26 aprile 2012, che pone come limite di spesa l'ammontare dell'anno 2008.

A tal riguardo la Sezione Regionale di Controllo per il Piemonte della Corte dei Conti con delibera n. 288 del 29 agosto 2012 ha chiarito che *"La modifica apportata dal legislatore all'art. 1 comma 562 della legge finanziaria del 2007 implica che il nuovo limite sia dato dall'effettiva spesa di personale impegnata nel 2008, comprensiva, quindi, dei costi dipendenti dai rinnovi contrattuali riferiti al periodo 2004 – 2008"*.

Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime: € 20.000,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Giornali, riviste e pubblicazioni | € 2.500,00 |
| Altri beni di consumo | € 17.300,00 |
| Beni per attività di rappresentanza | € 200,00 |

Prestazioni di servizi : € 253.153.490,30

| | |
|---|------------------|
| a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma, metropolitana e ferro | € 252.783.767,00 |
| b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia | € 353.734,30 |

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:

| TPL automobilistico e Metropolitana | |
|-------------------------------------|------------------|
| Servizio TPL | € 160.204.867,00 |
| Linea 1 Metropolitana | € 16.245.800,00 |
| TPL Ferroviario | |
| - Contratto Trenitalia Spa e GTT | € 76.333.100,00 |

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

| | | |
|--|---|------------|
| Acquisto di servizi per formazione e addestramento del personale dell'ente | € | 9.053,00 |
| Utenze e canoni | € | 43.500,00 |
| Manutenzione ordinaria e riparazioni | € | 5.200,00 |
| Consulenze | € | 10.886,00 |
| Prestazioni professionali e specialistiche | € | 2.000,00 |
| Servizi ausiliari per il funzionamento dell'ente | € | 89.745,00 |
| Servizi amministrativi | € | 6.000,00 |
| Servizi finanziari | € | 500,00 |
| Servizi sanitari | € | 1.121,00 |
| Servizi informatici e di telecomunicazioni | € | 105.989,00 |
| Altri servizi | € | 26.718,00 |

La voce organi e incarichi istituzionali dell'amministrazione comprende i compensi dei membri dell'organo di revisione e dell'OIV monocratico.

Per le voci "Rappresentanza, organizzazione eventi, pubblicità e servizi per trasferta 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*).

Nella voce sono comprese le spese per il rimborso delle spese di viaggio e missione sostenute dai dipendenti. Inoltre si è tenuto conto dell'obbligo di riduzione stabilito dalla sopracitata Legge n. 122/2010 in materia di spese di missione, pari al 50% della spesa sostenuta nell'anno 2009.

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

Per le previsioni relative alla voce "Formazione" si è tenuto conto del limite disposto dalla Legge n. 122/2010 di conversione del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (*limite massimo: 50% della spesa sostenuta 2009*), ad eccezione della spesa per la formazione obbligatoria.

Utilizzo di beni di terzi : € 178.300,00

Trattasi indicativamente di spese per:

| | |
|------------------------|--------------|
| locazione e utenze | € 174.026,00 |
| noleggio centro stampa | € 1.943,00 |
| licenze e varie | € 2.331,00 |

Trasferimenti: € 67.300,00

Trattasi principalmente di trasferimenti ai Comuni per il rimborso IVA su servizi TPL precedentemente anticipata, nonché per trasferimenti relativi a protocollo d'intesa per l'esercizio di funzioni amministrative:

| | |
|--|-------------|
| Restituzione IVA a Comuni | € 22.345,46 |
| Convenzione con il Comune di Torino per l'assistenza in materia funzionale/contabile | € 32.950,00 |
| Quota associativa a EMTA | € 6.000,00 |

Imposte e tasse € 97.431,00

Trattasi essenzialmente di spesa relativa all'IRAP che l'ente è tenuta a pagare sulle retribuzioni al personale, sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali e della Tassa rifiuti e servizi.

Fondo di riserva € 766.870,00

Il fondo di riserva pari a € 766.870,00 per il 2015 (superiore pari a circa allo 0,3001% 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 o per il finanziamento di servizi ausiliari agli stessi, 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, fatta salva il vincolo di destinazione previsto dall'art. 3 comma 1 lett. g) del DL 174/2012.

TITOLO II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 109.523,00

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

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche € 109.523,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

| | |
|-----------------|-------------|
| Mobili e arredi | € 3.000,00 |
| Hardware | € 9.000,00 |
| Software | € 95.000,00 |

Trasferimenti di capitale € 0,00

Come già evidenziato in questa relazione a commento della parte "Entrate" l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale 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 2014-2016

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.

Uscita

Per quanto concerne i parametri generali di funzionamento dell’Agenzia si è provveduto a mantenere prudenzialmente invariata la spesa complessiva.