

RENDICONTO DELLA GESTIONE 2014

RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Maggio 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.	Attività di regolazione	11
1.2.	La Funzione dell'Agenzia	12
1.3.	Funzionamento dell'Agenzia	14
1.3.1.	Spese per il personale	17
1.3.2.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.	20
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2014.....	22
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.....	24
2.1.1.	Analisi del contesto e principali indicatori	24
2.1.2.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	27
2.1.3.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana	34
2.1.4.	La qualità percepita dai cittadini	35
2.1.5.	Confronto con le altre grandi città italiane ed europee e risultati attesi	37
2.1.6.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto	39
2.1.7.	Le valutazioni di scenario	41
2.2.	La pianificazione e programmazione del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino	42
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana; la definizione degli obiettivi di Piano	42
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	42
2.2.3.	Linee di metropolitana	55
2.2.4.	Sistema tranviario	55
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi	57
2.2.6.	La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana	58
2.2.7.	Cooperazione Internazionale	59
2.2.8.	Il sistema tariffario	62
2.3.	Amministrazione del sistema di TPL	64
2.3.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	64
2.3.2.	La gestione dei contratti gomma	69
2.3.3.	Osservazione dei servizi	74
2.3.4.	La promozione del trasporto pubblico.....	82

2.4.	La strategia degli investimenti	91
2.4.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia	91
2.4.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture.....	92
2.4.3.	Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia.....	92
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	95
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione	95
3.1.1.	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino	95
3.1.2.	Programma europeo Horizon 2020.....	95
3.1.3.	Protocollo d'intesa con A.F.C. per il distacco di personale	96
PARTE 4.	RELAZIONE ECONOMICO - FINANZIARIA	97
4.1.	GESTIONE FINANZIARIA	97
	Gestione di competenza	98
4.1.2.	Gestione residuale	103
4.1.3.	Riscontro dei risultati della gestione.....	104
4.2.	GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE	105

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Con riferimento al quadro di riferimento relativo alla legislazione in materia di trasporto pubblico locale, si ripropone il quadro già delineato nella prima parte della Relazione al bilancio preventivo 2015.

I contenuti del documento, sono integrati in questa sede con alcuni interventi registrati nel corso del 2014 da parte della Commissione Europea e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

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 stanziati 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 poi 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.

Nel corso del 2014 si registra l'intervento del legislatore nazionale nel campo della tutela dei diritti dei passeggeri; con il D.Lgs 70/2014 viene introdotta la "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, definisce i diritti degli utenti dei servizi ferroviari e gli obblighi delle imprese del settore. Esso stabilisce, tra l'altro le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, le modalità di emissione dei biglietti e delle prenotazioni, la responsabilità delle imprese ferroviarie anche con riferimento agli obblighi di assicurazione e di gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri, le garanzie a favore delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta e la definizione ed il monitoraggio di standard di qualità del servizio.

Il Decreto 70/2014 delinea la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 affidando all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'organismo di controllo nazionale deputato alla vigilanza e all'applicazione delle sanzioni.

1.1.3. Attività di regolazione

Nel corso del 2014 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, ha iniziato a svolgere la propria attività di regolazione.

Il 4 luglio 2014 l'ART ha approvato il "*Regolamento* per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dal Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70, in attuazione della disciplina sui diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario contenuta nel Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007.

Possono rivolgersi all'Autorità i passeggeri o le associazioni rappresentative legittimate che abbiano già presentato reclamo all'impresa ferroviaria, nei casi, tempi e condizioni prescritte dall'articolo 3 del "*Regolamento*", utilizzando l'apposito "*Modulo di reclamo*".

Con delibera del 16 gennaio 2014, n. 6, l'Autorità ha avviato una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale. L'indagine è stata volta ad identificare aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'art. 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici*", convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, art. 37). Tra le funzioni attribuite all'Autorità dall'art. 37 rientra la definizione degli "*schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*" (comma 2, lett. f, primo periodo). L'art. 37 prevede, altresì, il potere dell'Autorità di "*sollecitare e supportare le amministrazioni pubbliche competenti alla individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli mediante l'adozione di pareri che l'Autorità può rendere pubblici*" (comma 3, lett. a). Inoltre, con specifico riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'art. 37 prevede che "*l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e, specificamente, che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti* (comma 2, lett. f, secondo periodo). Sempre con riferimento al trasporto ferroviario ma anche al di fuori del TPL, ai sensi dell'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 recante "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*", convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, l'Autorità "*definisce, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento*".

Nel dare esecuzione alle disposizioni sopra richiamate, l'ART ha posto in consultazione alcune questioni regolatorie inerenti l'assegnazione in esclusiva dei servizi di TPL rilevanti ai fini dell'esercizio delle sue competenze con riferimento ai settori di attività sopra identificati – ambiti di servizio pubblico, definizione degli schemi dei bandi di gara, criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici e definizione delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare

L'Agenzia ha partecipato alla consultazione inviando il proprio "*Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale*" (prot. 4073/2014) i cui contenuti sono stati in parte anticipati dal direttore generale nel corso dell'audizione tenutasi presso l'ART in data 31/07/2014.

1.2. La Funzione dell'Agenzia

Il quadro normativo di riferimento in cui l'Agenzia esercita la propria funzione ha subito diverse modifiche nel corso degli ultimi due anni.

In primo luogo occorre ricordare che l'art. 8 della L.R. 1/2000, che prevedeva la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana è stato modificato con l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011).

Le modifiche riguardano la denominazione dell'ente, che assume quella di "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale", la fonte istitutiva, che dal livello convenzionale viene spostata al livello legislativo (art. 8, comma 1 bis: "L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge [...]"), la qualificazione (la legge definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale"), e il venir meno dell'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono aderire al consorzio.

Rimane invariato il comma 4 dell'art. 8 della L.R. 1/2000 in base al quale gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità nonché il comma 5 che rinvia alla convenzione e lo statuto del consorzio la disciplina, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Le modifiche apportate dalla L.R. 10/2011 alla L.R. 1/2000 sono state oggetto di una proposta di modifica dello Statuto e della Convenzione che l'Assemblea dell'Agenzia, nella seduta del 16/07/2012, ha approvato e che è stata trasmessa agli enti consorziati affinché provvedessero a farle approvare dai rispettivi organi competenti.

Le modifiche allo Statuto e alla Convenzione hanno riguardato anche la parte relativa alla costituzione del Consiglio d'Amministrazione, ciò in applicazione all'art. 6, comma 5 del Decreto legge 78/2010 che prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti."

La modifica approvata dall'Assemblea prevede che il Consiglio d'amministrazione sia composto da un numero di componenti pari a cinque, compreso il Presidente.

Successivamente, l'Assemblea, con delibera 5/2012 del 24/09/2012 ha approvato una delibera di indirizzi per apportare una ulteriore modifica allo Statuto, riguardante questa volta l'art. 21 (Segretario dell'Agenzia); viene consentito al Consiglio di Amministrazione di nominare il segretario scegliendo oltreché tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'agenzia, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati, anche tra gli iscritti all'Albo per la Gestione dei Segretari Comunali e Provinciali.

Nell'approvare le modifiche, l'Assemblea ha altresì deliberato :

- di richiedere agli enti aderenti di trasmettere la delibera di approvazione definitiva degli atti di cui alla lettera a) e b) entro il termine di 60 giorni dalla trasmissione della presente deliberazione;
- di approvare il procedimento di entrata in vigore dei nuovi testi di Convenzione e Statuto così come di seguito definito:
- è richiesto agli enti consorziati di trasmettere all'Agenzia la delibera di approvazione definitiva delle modifiche e dei nuovi testi entro il termine di 60 giorni dalla data di trasmissione della delibera approvata dall'Assemblea;
- allorché le delibere di approvazione saranno comunicate dagli enti consorziati che rappresentano almeno il 90% delle quote di partecipazione e da almeno 2/3 degli enti consorziati (pari a 23 enti), la Convenzione (Allegato C) e lo Statuto (Allegato D) saranno pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entreranno in vigore il giorno seguente; la pubblicazione non potrà comunque avvenire prima che sia decorso il 60° giorno dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione;

- la notizia della pubblicazione dei nuovi testi di Statuto e Convenzione sarà trasmessa a tutti gli enti consorziati;
- la notizia dell'entrata in vigore dello Statuto e della Convenzione sarà successivamente pubblicata anche sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte;
- che sino all'entrata in vigore della Convenzione e dello Statuto così come modificati con la presente deliberazione, si applicano le disposizioni statutarie e convenzionali vigenti.

Con Delibera del CdA n. 7 del 26 marzo 2013 in relazione a quanto sopra è stato verificato che le modifiche apportate allo Statuto e alla Convenzione con la deliberazione n. 2/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 25 enti consorziati e dal 94,861674% delle quote di rappresentatività e che le ulteriori modifiche apportate allo Statuto con la deliberazione n. 5/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 24 enti consorziati e dal 94,87885% delle quote di rappresentatività.

Essendo peraltro trascorsi più di sessanta giorni dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione delle modifiche, si sono verificate le condizioni previste dall'Assemblea affinché i nuovi testi di Convenzione (Allegato A) e Statuto (Allegato B) potessero essere pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entrare in vigore il giorno successivo.

Pertanto con la Deliberazione sopra citata è stata disposta la pubblicazione dei nuovi testi di Convenzione e Statuto; detta pubblicazione è avvenuta in data 16 aprile 2013 e pertanto il nuovo Statuto è in vigore dal 17 aprile 2013.

Il percorso di modifica dell'assetto dell'Agenzia è continuato anche nel 2014 con il Disegno di legge regionale n. 67 presentato il 13 novembre 2014 che nella versione definitiva approvata dal Consiglio Regionale (L.R. 1/2015 del 27/01/2015) ha modificato la L.R. 1/2000, con particolare riferimento alle competenze dell'Agenzia.

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

Di seguito si fa riferimento alla questione relativa all'indennità di funzione dei membri del Consiglio d'Amministrazione della passata consiliatura, la cui erogazione era stata prudenzialmente sospesa a decorrere dal giugno 2010 allorché con l'entrata in vigore del decreto legge 78/2010, il legislatore aveva disposto che *“Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.”* (vedi deliberazione Assemblea n. 3/2010 del 20/09/2010 avente per oggetto “Bilancio di previsione 2010 – ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi. Verifica equilibri di bilancio art. 193 D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267 assunta su proposta del CdA approvata in data 23/07/2010).

In seguito alle modifiche apportate dalla legge regionale 10/2011 all'art. 8 della legge regionale 1/2000 ed in relazione al fatto che l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (e Regionale) veniva istituita dalla legge regionale nella forma di consorzio- ente pubblico di interesse regionale, l'Assemblea (deliberazione 3/2012) aveva deliberato di determinare, applicando il predetto art. 6, comma 3, le indennità di funzione in € 3.509,33 e € 1.494,00 lordi, rispettivamente per il presidente e i consiglieri d'amministrazione. La determinazione delle indennità è stata effettuata con decorrenza correlata alla data di entrata in vigore della legge regionale 10/2011.

Successivamente, il Presidente ed alcuni membri del Consiglio d'Amministrazione uscente hanno diffidato l'Agenzia a procedere al pagamento alle somme (che gli stessi ritengono) dovute a titolo di emolumento per la carica rivestita relativamente ai periodi giugno 2010-giugno 2011 – dicembre 2012-febbraio 2013.

Sul punto, avendo riscontrato orientamenti non univoci in ordine all'applicazione del citato art. 5, comma 7 del DL 78/2010 (Sez. di controllo Lombardia par. 353/2012- 6/2013; Sez. di controllo Sardegna par 54/2013), la Regione Piemonte ha chiesto alla sezione regionale di controllo per il Piemonte della Corte dei Conti specifico parere in ordine all'applicabilità della predetta disposizione ai Consorzi di Enti Locali che siano partecipati anche dalle Regioni.

La sezione regionale di controllo ha sottoposto la questione alla Sezione delle Autonomie della Corte dei Conti che, in data 10/02/2014 (del. 4/2014) ha dato soluzione alla questione di massima sollevata dalla sezione regionale stabilendo che *“tra le forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche ai cui amministratori, ai sensi dell'art. 5, comma 7 del D.L. 78/2010, non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, indennità o emolumenti in qualsiasi forma, deve ritenersi che rientrano anche i componenti dei consigli d'amministrazione di enti locali.”* Il predetto parere è stato trasmesso a tutti gli ex amministratori che avevano preteso il pagamento degli emolumenti.

Il 19/02/2014 è stato notificato all'Agenzia ricorso presso il Tribunale di Torino presentato da uno degli ex Consiglieri d'Amministrazione finalizzato all'ottenimento di quanto sopra specificato.

Con deliberazione 5 del 13/06/2014 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha autorizzato il Presidente dell'Agenzia a resistere alla lite instaurata ed agli eventuali ulteriori contenziosi che dovessero sorgere per effetto di pretese avanzate dagli altri membri del Consiglio di Amministrazione uscente.

Il 1 luglio 2014, il Giudice ha rinviato la discussione all'udienza del 09.06.2015.

Sempre con riferimento al valore dell'indennità di funzione dei membri del Consiglio d'amministrazione dell'Agenzia, in occasione dell'elezione del Consiglio d'Amministrazione in carica, l'Assemblea, nella seduta del 4 febbraio 2013, ha definito in euro zero il valore degli emolumenti del presidente e dei membri Consiglio d'Amministrazione.

Nella medesima seduta, in relazione alle spese sostenute dai membri del consiglio d'amministrazione, l'Assemblea ha definito in un quinto del costo della benzina il rimborso delle spese sostenute in occasione della partecipazione alle sedute degli organi dell'Agenzia dai membri del Consiglio d'Amministrazione, [nonché dai componenti il Collegio dei Revisori dei conti], che abitano fuori dal comune di Torino.

Con riferimento al tema del rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno, sostenute dagli amministratori in occasione delle missioni istituzionali, nulla ha però stabilito l'Assemblea e nulla prevede lo Statuto, non trovando peraltro diretta applicazione alcuna disposizione regionale o nazionale in materia.

Infatti il D.M. interministeriale del 4 agosto 2011 - Ministero dell'Interno, "Intesa con la Conferenza Stato-Citta' ed autonomie locali, concernente la fissazione della misura del rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno sostenute dagli amministratori locali in occasione delle missioni istituzionali" prevede che "le disposizioni del presente decreto si applicano agli amministratori degli enti locali, di cui all'art.77, comma 2,, che, in ragione del proprio mandato, si rechino fuori dal capoluogo del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 del comune ove ha sede l'ente presso cui svolgono le funzioni pubbliche."

Considerato che né il Presidente i membri del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, in quanto tali, rientrano tra il novero degli amministratori citati nell'art. 77, comma 2 del T.U.E.L., il Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione n. 10/2013 ha valutato opportuno e necessario individuare, limiti e parametri di riferimento per le missioni del presidente e dei membri del consiglio

d'amministrazione dell'Agenzia in analogia alle disposizioni di cui al D.M. interministeriale del 4 agosto 2011.

Nel corso del 2014 il costo sostenuto per il rimborso delle spese sostenute dagli amministratori ai predetti fini è stata pari ad € 656.05. La spesa relativa ai servizi di biglietteria e prenotazione alberghiera per missione degli amministratori è stata pari a complessivi € 1.536.19.

Con riferimento alla spesa per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, si evidenzia che l'art. 6, comma 8 del DL. 78/2010 prevede che *"a decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche [...] 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. [...] Le disposizioni del presente comma non si applicano [...] agli incontri istituzionali connessi all'attività di organismi internazionali o comunitari, alle feste nazionali previste da disposizioni di legge [...]"*.

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 3.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 600,00.

Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 4/2014 del 24/03/2014, al fine di organizzare il Convegno "Il trasporto pubblico in Piemonte alla luce del Disegno di Legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali", tenutosi successivamente in Torino in data 11 aprile 2014, è stata autorizzata la spesa per l'organizzazione di tale evento nel limite massimo di € 5.000,00 suddivisa tra prestazioni di servizi ed Utilizzo di beni di terzi (per convegni, eventi e spese di rappresentanza), dando atto, ai sensi dell'allora vigente art. 6 comma 10 del citato DL 78/2010 che prevedeva la possibilità di effettuare variazioni compensative tra le spese di cui ai commi 7 e 8, ossia tra quelle per consulenze, incarichi e collaborazioni e quelle per convegni, eventi e rappresentanza, che l'ammontare complessivo degli stanziamenti di spesa per consulenze, incarichi e collaborazioni e per convegni, eventi e rappresentanza non avrebbe superato il tetto di € 14.406,10 fissato per l'anno 2014.

Le spese sostenute per l'organizzazione del convegno sono state pari ad € 4.119,20 comprensiva della spesa sostenuta per l'incarico di collaborazione autonoma relativo al moderatore della giornata; nel complesso la spesa sostenuta nell'anno 2014 per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza è stata pari ad € 4.154,95, che sommata alla spesa impegnata per incarichi di collaborazione autonoma è inferiore al limite complessivo individuato ai sensi del citato art. 6, comma 10 del DL 78/2010.

Successivamente, il citato comma 10 è stato soppresso con D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89.

L'art. 6 comma 14 del DL 78/2010 ha previsto che *"a decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese di ammontare superiore all' 80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere."*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; il limite di spesa per l'anno 2014 è € 5.701,92

L'Agenzia non ha nel proprio patrimonio autovetture né nel corso del 2014 ha proceduto ad attivare servizi di noleggio autovetture.

Per garantire la mobilità dei propri dipendenti e degli amministratori per esigenze di servizio l'Agenzia aderisce al servizio di car sharing presente nella città di Torino.

Il servizio di car-sharing è definibile infatti come servizio di mobilità complementare al Trasporto Pubblico Locale in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli Enti Locali.

Il decreto ministeriale 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", prevede che, al fine di adottare l'esperienza relativa ai servizi di "car-sharing" anche in Italia, i Comuni incentivino servizi di trasporto pubblico collettivo ottimale delle autovetture, nonché forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi. Il Comune di Torino ha aderito alla Convenzione per l'attuazione a livello nazionale del Progetto "car-sharing" con deliberazione del consiglio comunale dell'11 luglio 2000.

Per detto servizio, l'Agenzia ha sostenuto una spesa di € 3.576,64 per l'accesso e l'utilizzo del servizio di car-sharing. Il servizio è utilizzato per lo spostamento dei dipendenti e amministratori sul territorio con prevalenza nelle attività ispettive. Si ritiene che la spesa per tale servizio non rientri tra quelle oggetto del limite.

1.3.1. Spese per il personale

Con specifico riferimento alle spese per il personale si ricorda che la Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562, prevede per gli enti non soggetti al patto di stabilità (tra i quali rientra anche l'Agenzia):

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

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

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

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

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

In ordine a quanto sopra l'Assemblea, con la deliberazione del 18/12/2006, in considerazione del

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

Con l'art. 4 ter, comma 11 del D.L. 2 marzo 2012, n. 16, l'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 è stato modificato individuando il tetto alle spese di personale pari al corrispondente ammontare dell'anno 2008. Tale valore è pari ad € 1.309.325,23 ed è confrontabile con il valore totale riportato nella colonna "costo" della seguente tabella pari ad € **1.291.868,34**

Di seguito viene fornito un quadro delle spese sostenute per il personale nel 2014

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1	Totale costo Azienda
		c. 557 L. 296/2006	
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.178.968,11	75.957,66	1.254.925,77
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	0	31.526,23	31.526,23
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00
A) Totale Intervento "Personale"	1.178.968,11	107.483,89	1.286.452,00
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00
<i>Buoni pasto</i>	21.389,94	1.752,30	23.142,24
<i>Spese missioni</i>	12.326,11	0,00	12.326,11
B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"	33.716,05		
IRAP	79.184,18	7.215,82	86.400,00
C) Totale Intervento "Imposte e tasse"	79.184,18	7.215,82	86.400,00
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2014 (A+B+C)	1.291.868,34	114.699,71	1.372.852,00

Di seguito è esposta la situazione dei dipendenti in servizio rispetto alla dotazione organica.

Presenti al 31/12/2014/Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	2 /2	1/1	3/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0	0/1	0	1/1
Area Istituzionale Finanze,Giuridico e Risorse		0/2	2,7/5	1/2	3,7/9
Area Pianificazione e Controllo		1/3	10/11	1/1	12/15
Totale		1/5	14,7/19	3/4	18,7/28

In relazione alla predetta situazione, considerato che nel corso del 2014 sono state registrate due uscite di personale rispetto alla copertura di posti registrata al 31/12/2013, il Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione n. 19/2014 del 24/10/2014 relativa alla conferma dotazione organica – adozione del programma triennale del fabbisogno di personale ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 relativo agli anni 2014-2015-2016, ha individuato il fabbisogno triennale del personale dell'Ente limitandolo alla copertura dei posti vacanti dovuti al turn-over del personale in servizio come di seguito indicato

- 2014: numero posti: 0;
- 2015: numero posti: 2 cat. D;
- 2016: numero posti 0.

Con riferimento alle spese per missioni si evidenzia che l'art. 6, comma 12 del DL. 78/2010 prevede che " a decorrere dall'anno 2011 [...] (non possono essere effettuate) spese per missioni, anche all'estero, con esclusione delle missioni [...] indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali o comunitari, [...] per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. Gli atti e i contratti posti in essere in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale. [...] Il presente comma non si applica alla spesa effettuata per lo svolgimento di compiti ispettivi [...]. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto le diarie per le missioni all'estero di cui all'art. 28 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con legge 4 agosto 2006, n. 248, non sono piu' dovute; [...] Con decreto del Ministero degli affari esteri di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le misure e i limiti concernenti il rimborso delle spese di vitto e alloggio per il personale inviato all'estero. [...] "

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 21.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 10.500,00.

La spesa effettivamente sostenuta nel 2014 è stata pari a:

spesa per missioni rientranti nel limite:	€ 8.878.95
spese per missioni escluse dal limite (per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali EMTA) nonché per lo svolgimento di compiti ispettivi	€ 2.178,5

Con riferimento alle spese per la formazione del personale, l'art. 6, comma 13 del DL 78/2010 ha previsto che *“a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua [...] per attività esclusivamente di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. [...]”*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a 13.704,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 6.852.

La spesa impegnata nell'anno è stata pari ad € 6.347,50. Inoltre sono stati impegnati complessivi € 260,00 per spese relative alla formazione obbligatoria relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

Unitamente al bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 è stato approvato il seguente “PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA”:

- funzioni di Segretario dell'Ente ai sensi dell'art. 21 dello Statuto;
- funzioni attinenti alla gestione contabile e al trattamento giuridico dei lavoratori dipendenti ed assimilati;
- funzioni di tutela della salute dei lavoratori;
- funzioni inerenti le attività di informazione e di comunicazione istituzionale;
- attività inerenti gli scopi e le funzionali istituzionali di cui all'art. 3 dello Statuto dell'Agenzia.
- attività tecniche e amministrative per il funzionamento dell'Ente.

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

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

Con il DL 101/2013 convertito con modificazioni dalla L. 30 ottobre 2013, n. 125 è stato previsto che per le spese per le consulenze nelle amministrazioni pubbliche non può essere superiore per il 2014 all'80% del limite di spesa del 2013

Nella stesura del bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016
Funzioni nel campo dei trasporti	Euro 13.446,10	Euro 10.084,58	Euro 10.084,58

E' stata impegnata la somma di € 1.200,00 per l'incarico di moderatore nell'ambito dell'incontro tenutosi in data 11 aprile 2014 avente ad oggetto "Trasporto Pubblico Locale: il nuovo disegno di legge visto dal Piemonte".

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2014

L'Agenzia, 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'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

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

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

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

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

pubblico. L'annunciata diminuzione delle risorse comporta la necessità di ridefinire la programmazione dei servizi già per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

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

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

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

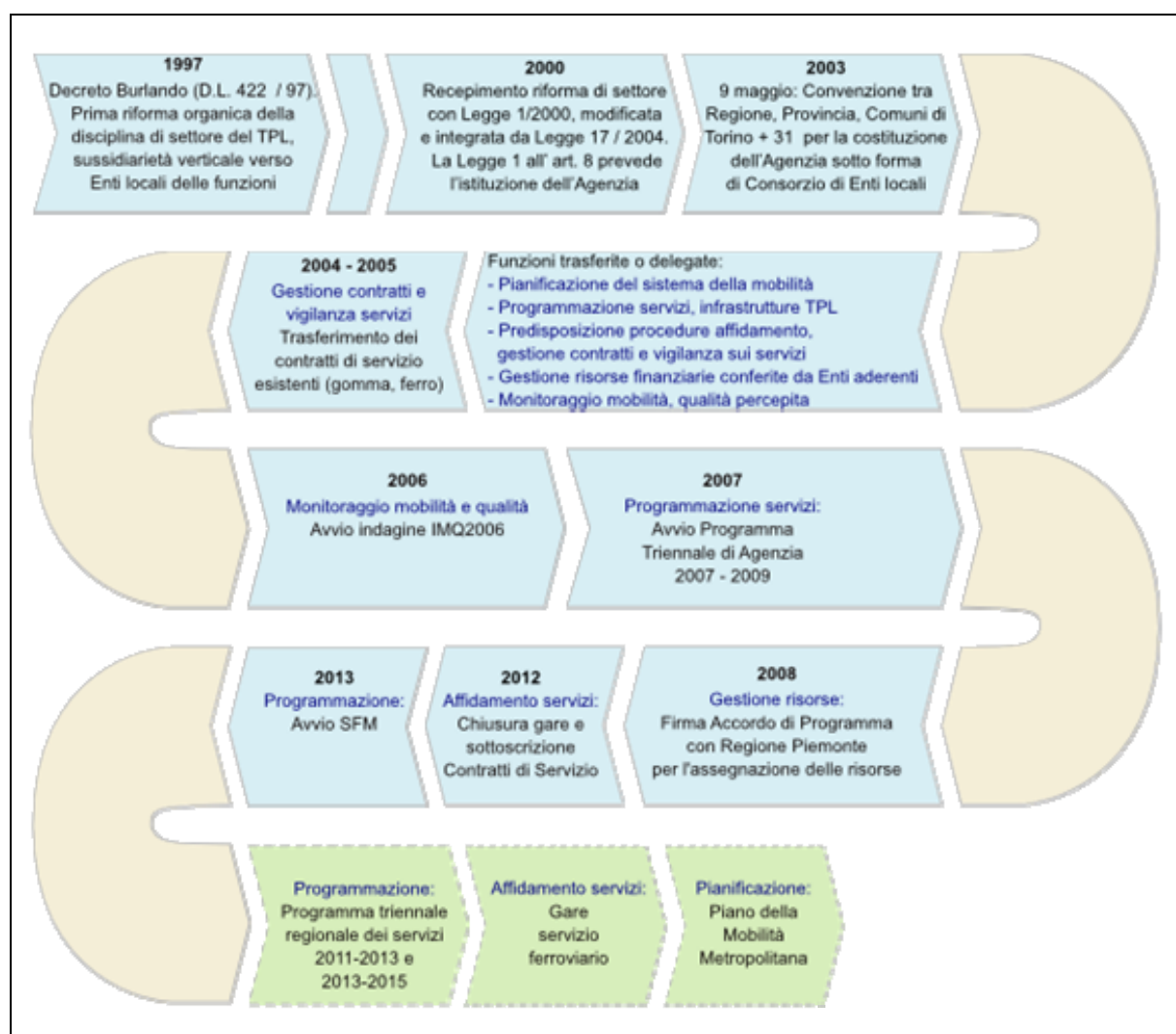


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

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 2012-2014:

- 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 2014 è stato quindi 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) proseguendo con lo sviluppo dei programmi dell'Agenzia, in particolare:

- L'estensione del cadenzamento degli orari, nella programmazione dei servizi anche sulle linee del Servizio Ferroviario Regionale, come meglio descritto al § 2.2.2.
- la prosecuzione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dall'apertura della nuova stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dall'avvio del 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	2014 (1)
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,50	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15
Metropolitana*	2,04	2,16	2,05	2,60	2,80	2,80	2,76
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,37
Contratti ferroviari	3,51	3,59	3,64	4,00	4,56	4,72	4,86
Sostitutivi ferroviari	0,96	0,77	0,78	1,03	1,60	0	0
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	67,20	66,54	66,43	66,94	62,81	57,98	56,14

Fonte: Consuntivi di esercizio

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

(1) =preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

La produzione 2014 dei servizi automobilistici e tranviari (riga 1 e riga 3 della tabella sopra esposta), se confrontata rispetto al 2010, evidenzia una riduzione dell'offerta di TPL di 11,43 milioni di vetture*Km pari a -19,1%.

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)

Nella tabella dei passeggeri del servizio urbano sono riportati come di consueto i dati basati sulle rendicontazioni delle Aziende che utilizzano i metodi consueti di stima (passeggeri ricavati dai titoli di viaggio venduti e dai coefficienti di fruizione degli stessi). In realtà la rilevante riorganizzazione dei servizi attuata negli ultimi esercizi ha portato ad alcune modifiche nel comportamento dei viaggiatori. Grazie ai dati dell'indagine IMQ 2013 si cercherà di meglio interpretare il comportamento degli utenti e di verificare in che misura i metodi di stima basati sui titoli di viaggio sono attendibili.

Dati economici

Compensazioni (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (1)
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana (2)	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	22,17	22,12
Contratti Bus e Tram Urbani	172,20	174,80	175,80	173,32	162,07	152,08	144,23
Contratti ferroviari	47,23	47,72	47,73	56,67	66,57	70,68	65,67
TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1)	245,51	248,83	250,03	256,52	257,06	250,47	237,34

(1) = preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

(2) = fino al 2011 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda, dal 2012 sono contrattuali

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 controlli di congruità delle interviste e verifica delle georeferenziazioni.

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

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3. Nei primi mesi del 2015 sono stati completati il Rapporto di Sintesi sull'area metropolitana e i Rapporti sui singoli Comuni e sulle aggregazioni di Comuni dell'area stessa. 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: carichi medi per treno tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: saliti e discesi per fermata/stazione due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

2.1.2.3. Servizi ferroviari

Le frequentazioni sono pubblicate da Trenitalia per "Quadro orario". I passeggeri dei quadri orario comprendono tutti i saliti e discesi dei treni indicati nei rispettivi quadri dell'orario ufficiale. Per comodità di lettura è stata riportata l'icona della linea sfm i cui treni sono elencati nel quadro orario.

Quadro Orario per Trenitalia, Linea per GTT	Linea SFM	Passeggeri annui			Passeggeri-km annui			Note
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	
Linea GTT	 Canavesana (compresa TO - Chieri)	2.258.942	2.523.987	2.673.947	54.214.608	60.575.688	64.174.728	Fonte GTT intera tratta – passeggeri*Km; percorrenza media di 24 Km
102a+102b+113a	 Pinerolo – Chivasso (+TO - Ivrea)	3.413.805	3.260.854	3.490.646	94.989.898	92.328.087	104.916.794	
10 – 101	 Torino – Susa / Bardonecchia	4.528.011	4.980.916	4.659.725	135.898.133	157.489.145	143.021.404	
115a	 Torino – Carmagnola – Bra	639.571	605.777	1.513.642	14.290.730	13.362.554	41.301.505	Nel 2011 e 2012 comprendeva solo i Pkm della tratta Carmagnola-Bra
Linea GTT	 Torino – Ceres	2.179.058	2.205.013	2.139.821	52.297.392	52.920.312	51.355.704	Fonte GTT – passeggeri*Km: percorrenza media di 24 km
TOTALE		13.019.387	13.576.547	14.477.782	351.690.760	376.675.786	404.770.135	
INCREMENTI RISPETTO AL 2011			4%	11%		7%	15%	

Per quanto riguarda il 2014, l'Agenzia ha condotto una propria indagine di frequentazione nel mese di novembre, incaricando una Ditta specializzata nella rilevazione. I risultati devono ancora essere espansi all'anno con un opportuno coefficiente di espansione e confrontati con quelli di Trenitalia. Si riporta nella tabella sottostante il dato giornaliero per linea.

Frequenzazioni SFM novembre 2014 condotte dall'Agenzia	Saliti/giorno	Discesi/giorno
SFM1 Chieri-Settimo	8983	8471
SFM2 Pinerolo-Chivasso	12666	12727
SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia	14179	14170
SFM4 Torino – Bra	5661	5653
SFM6 Torino – Asti	2887	2907
SFM7 Torino – Fossano	4772	4797
TOTALE (escluso sfm1 Settimo-Pont e sfmA)	49.148	48.725

2.1.2.4. Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

La figura che segue mostra l'andamento della frequentazione dei servizi extraurbani di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2013. I dati relativi alle due campagne di rilevazione del 2014 (luglio e novembre) sono ad oggi in fase di raccolta ed elaborazione.

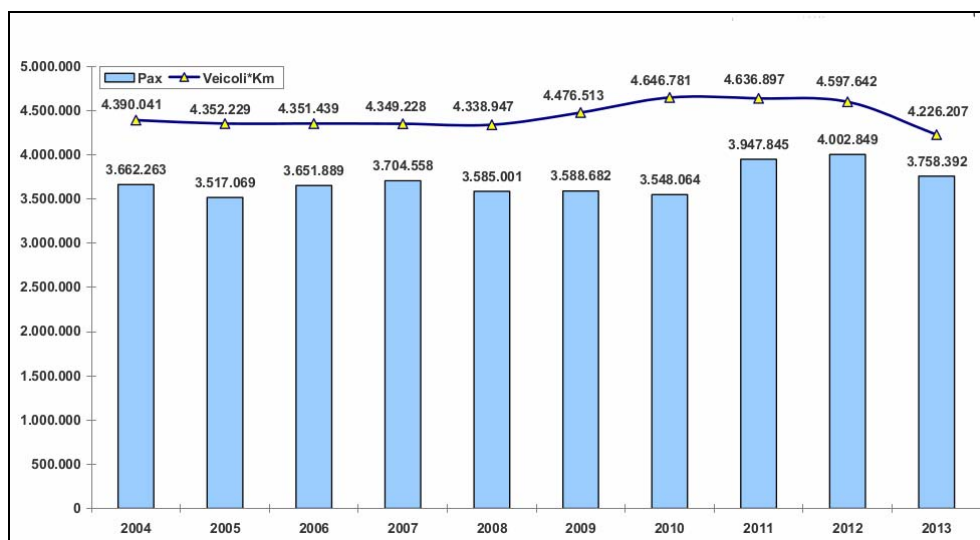


Figura 2 - Frequentazione dei servizi extraurbani

Il documento con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2013 per i servizi extraurbani è stato redatto nel giugno 2014. Esso riporta la serie storica delle frequentazioni delle linee extraurbane di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2013.

Servizio di autobus extraurbani

10 anni di servizio extraurbano

Andamento frequentazioni 2004 - 2013

Giugno 2014



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.

2.1.2.5. Servizi automobilistici su gomma – bus a chiamata

Per quanto riguarda i servizi a chiamata "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2014.

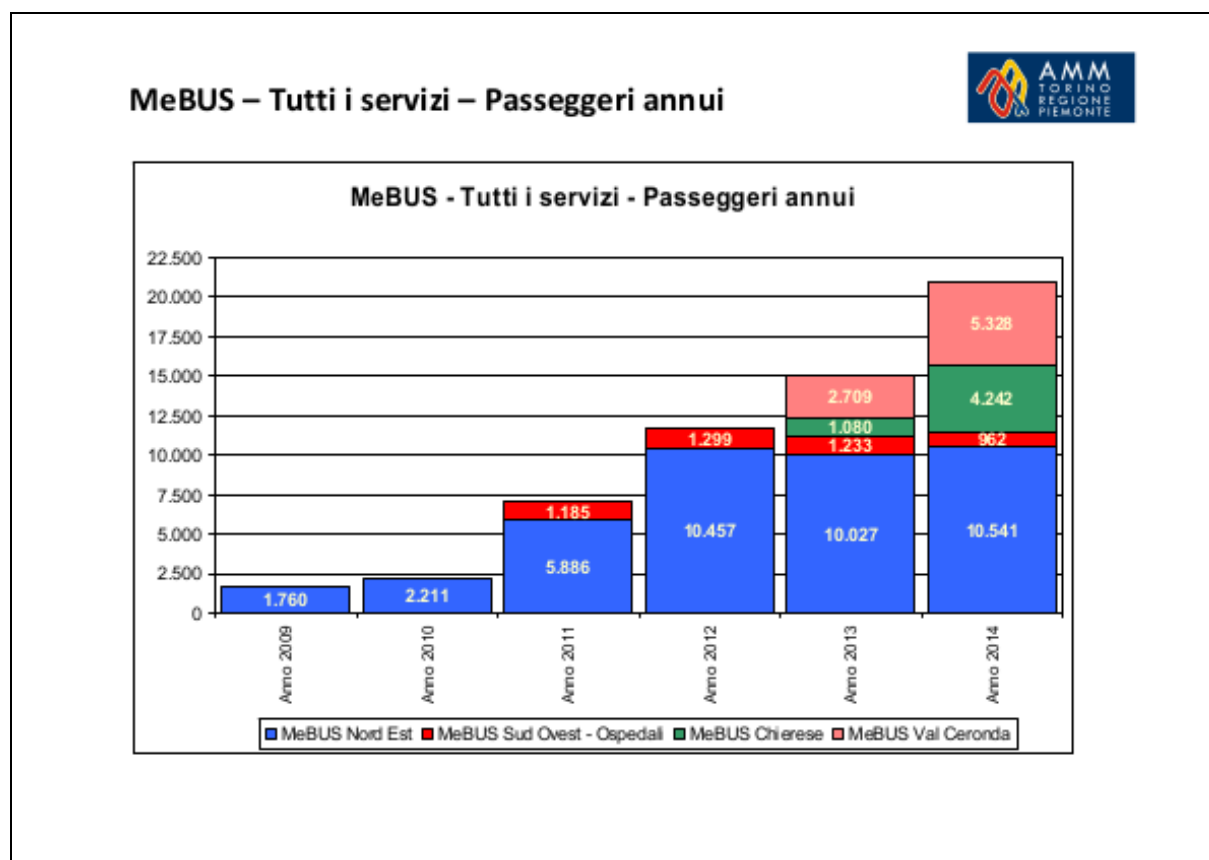


Figura 3 - Frequentazioni bus a chiamata

I dati di frequentazione e gli indicatori di offerta sono stati elaborati in un apposito documento di sintesi, pubblicato anche sul sito www.mebus.it nella sezione "Il Progetto".

Frequentazione dei bus a chiamata

31 dicembre 2014



2.1.2.6. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato.

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

In particolare si 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.

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.

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.

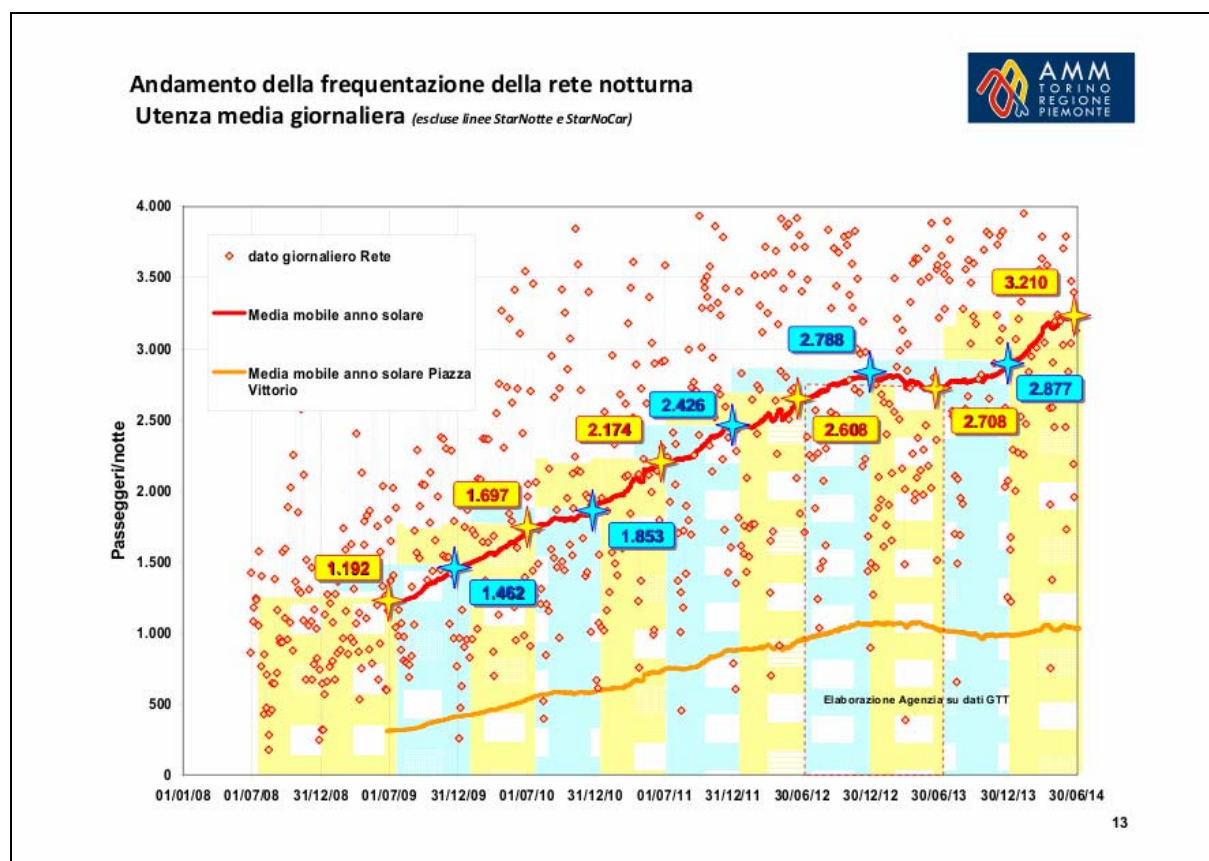


Figura 4 - Rete Notturna: andamento della frequentazione

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.

Nell'estate 2014, dal 23-06-2014 al 14-09-2014, la rete notturna NightBuster ha trasportato complessivamente 94.000 passeggeri con un aumento di oltre il 20% rispetto all'estate 2013 e di oltre il 300% rispetto all'estate 2008(1) (prima estate di servizio).

Nell'estate 2014 il servizio è stato esercito per 27 notti come nell'estate 2013 (2 notti in più rispetto all'estate 2008); sono stati impiegati 5 veicoli in più (+29%) per notte rispetto all'estate 2013 e 12 veicoli in più (+120%) per notte rispetto all'estate 2008.

Conseguentemente l'aumento percentuale, rispetto all'estate 2008, del numero medio dei passeggeri/notte per veicolo impiegato risulta più contenuto (+80% circa).

dal	al	n° notti di servizio	NightBUSTER							StarN/Spec. S.Salvario		Totale	
			n° corse/estate	n° corse /notte estiva	pax/estate	pax/notte estiva	pax/corsa estiva	n° veicoli in servizio	pax/notte /veicolo	pax/estate	pax/notte estiva	pax/estate	pax/notte estiva
28-giu-08	14-set-08	25	2.500	100,0	22.049	882	8,8	10	88,2	1363	54,5	23.412	936
27-giu-09	13-set-09	24	2.424	101,0	30.007	1.250	12,4	11	113,7	724	30,2	30.731	1.280
19-giu-10	12-set-10	27	3.142	116,4	46.597	1.726	14,8	16	107,9	983	35,4	47.580	1.761
25-giu-11	11-set-11	25	3.200	128,0	50.483	2.019	15,8	21	96,2	992	39,7	51.475	2.059
24-giu-12	09-set-12	25	3.208	128,3	65.387	2.615	20,4	21	124,5	487	19,5	65.874	2.635
22-giu-13	08-set-13	27	3.052	113,0	76.799	2.844	25,2	17	167,3	167,3		76.799	2.844
23-giu-14	14-set-14	27	3.780	140,0	93.999	3.481	24,9	22	158,2	2423	89,7	96.422	3.571
delta 2014-2013			0	728	27	17.200	637	-0,3	5	-9,1		19.623	727
delta 2014-2008			2	1.280	40	71.950	2.599	16	70,1	1.060	35,2	73.010	2.635
delta% 2014-2013			0,0%	23,9%	23,9%	22,4%	-1,2%	29,4%	-5,4%			25,6%	25,6%
delta% 2014-2008			8,0%	51,2%	40,0%	294,7%	182,0%	120,0%	79,4%	77,8%	64,6%	311,8%	281,3%

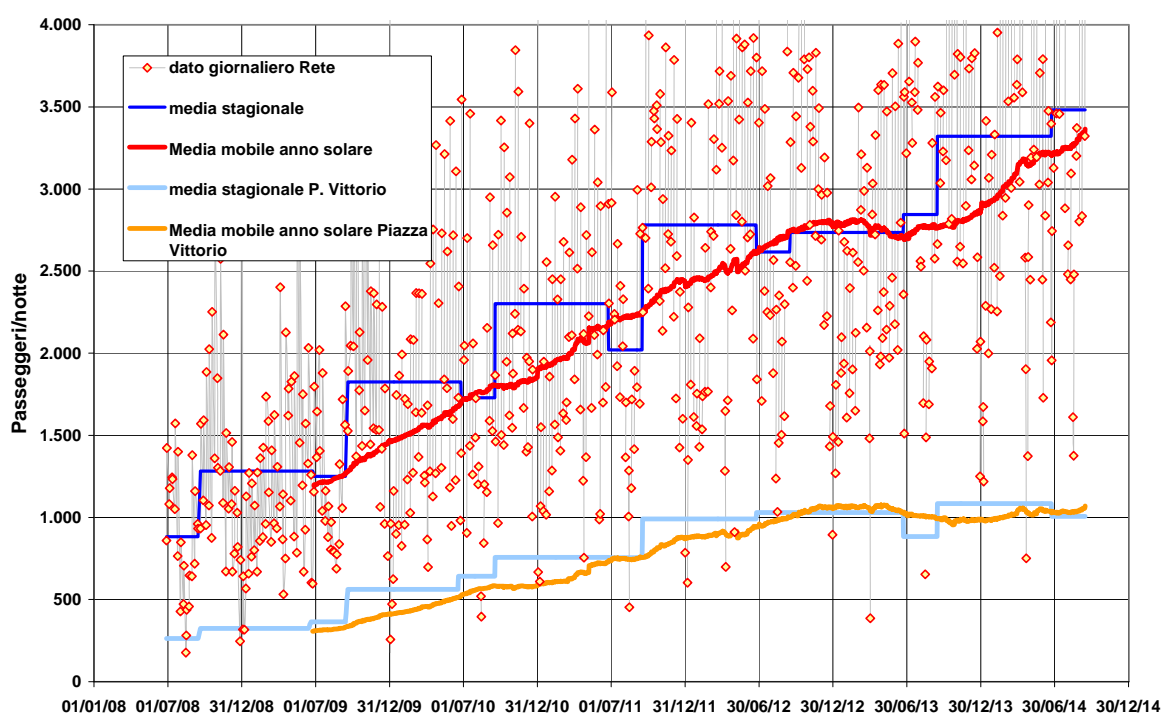


Figura 5 - Andamento della frequentazione della rete notturna. Utente media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)

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.

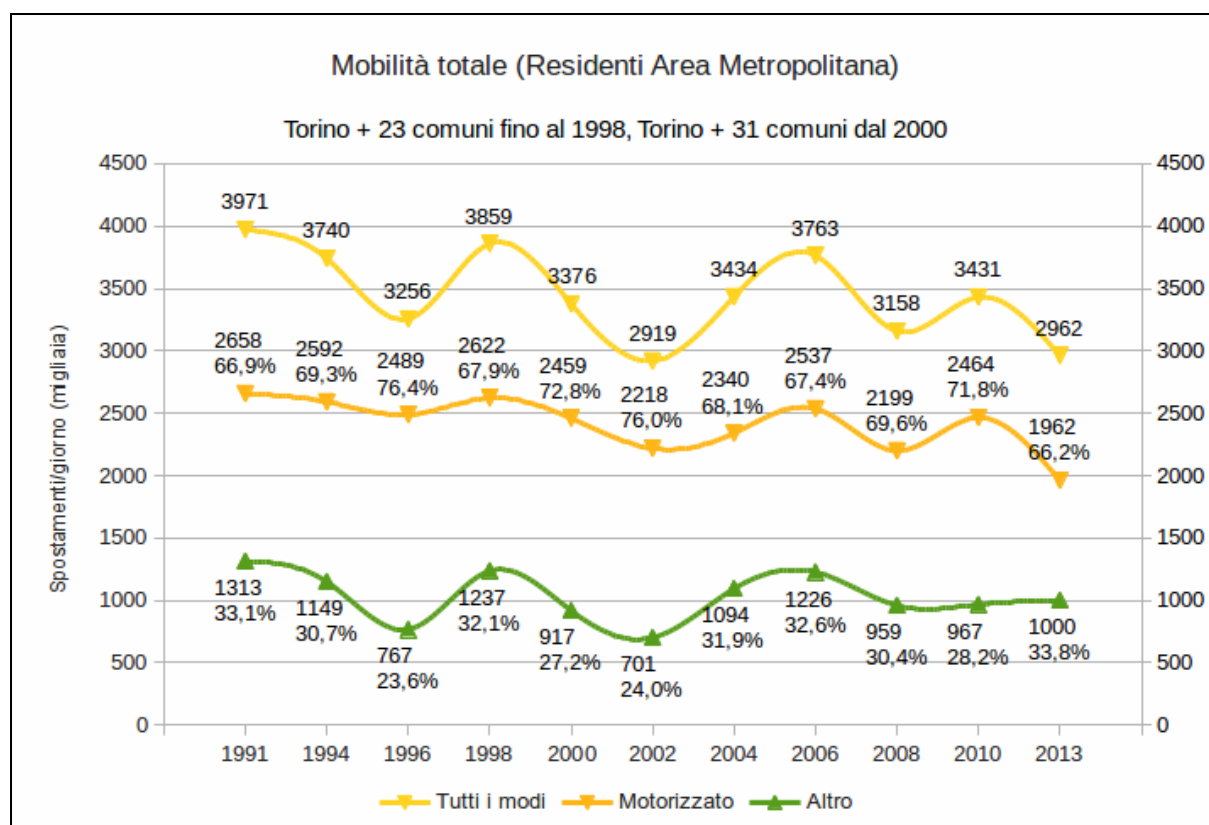


Figura 6 – IMQ 1991-2013: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

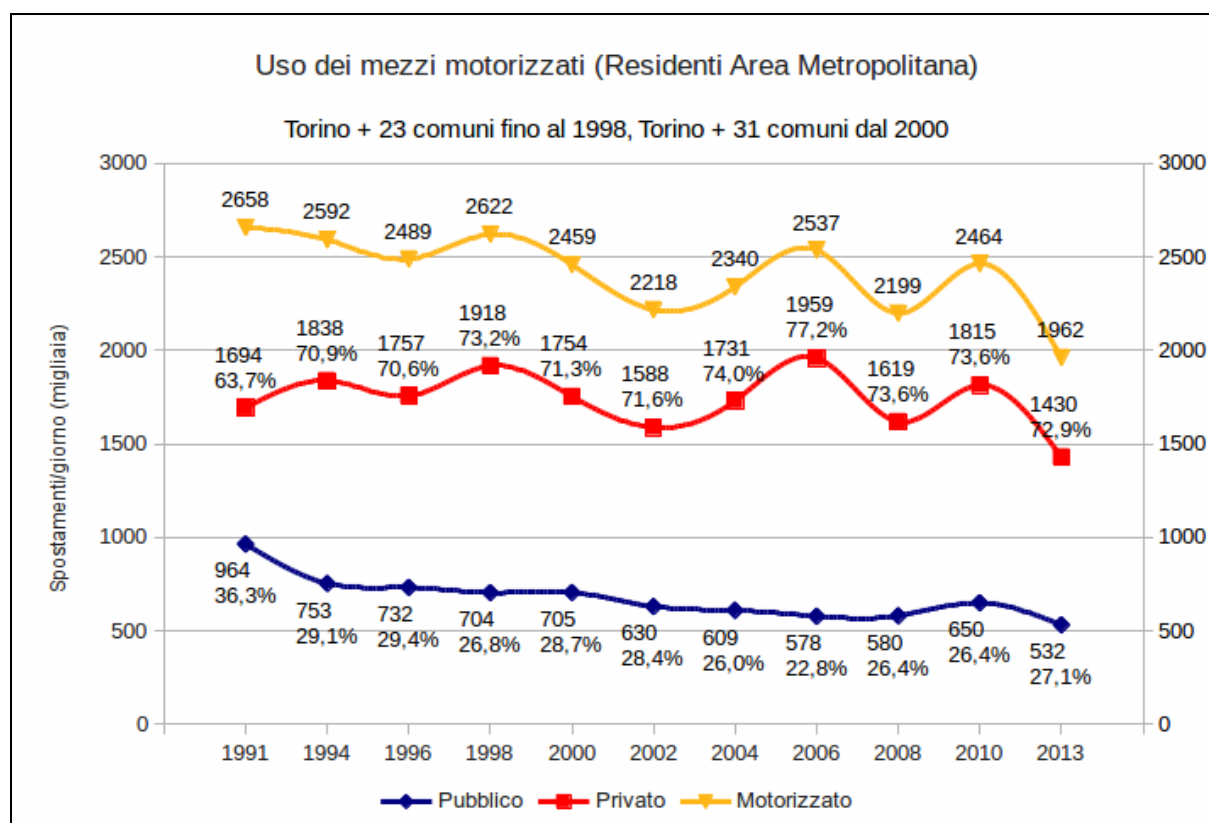


Figura 7 – IMQ 1991-2013: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- 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 6).
- la mobilità motorizzata appare anch'essa diminuire: da 2 milioni 464 mila spostamenti / giorno si passa a 1 milione 962 mila con una diminuzione del 20,4% (Figura 7).
- 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 8). 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).

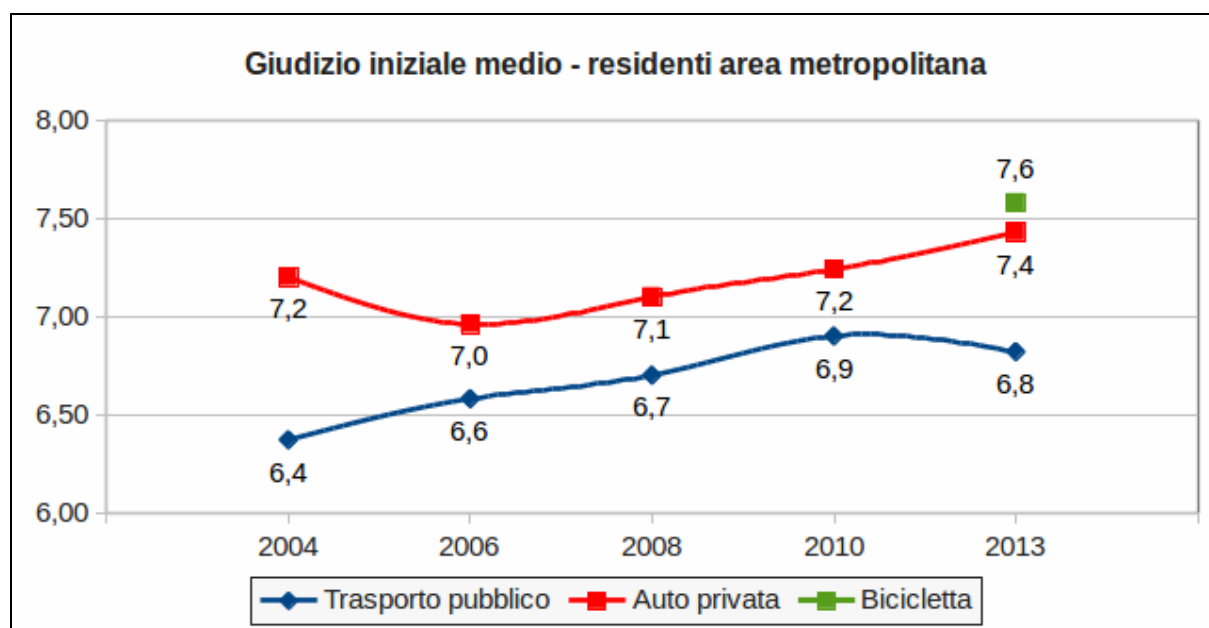


Figura 8 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico, auto e bicicletta - residenti area metropolitana

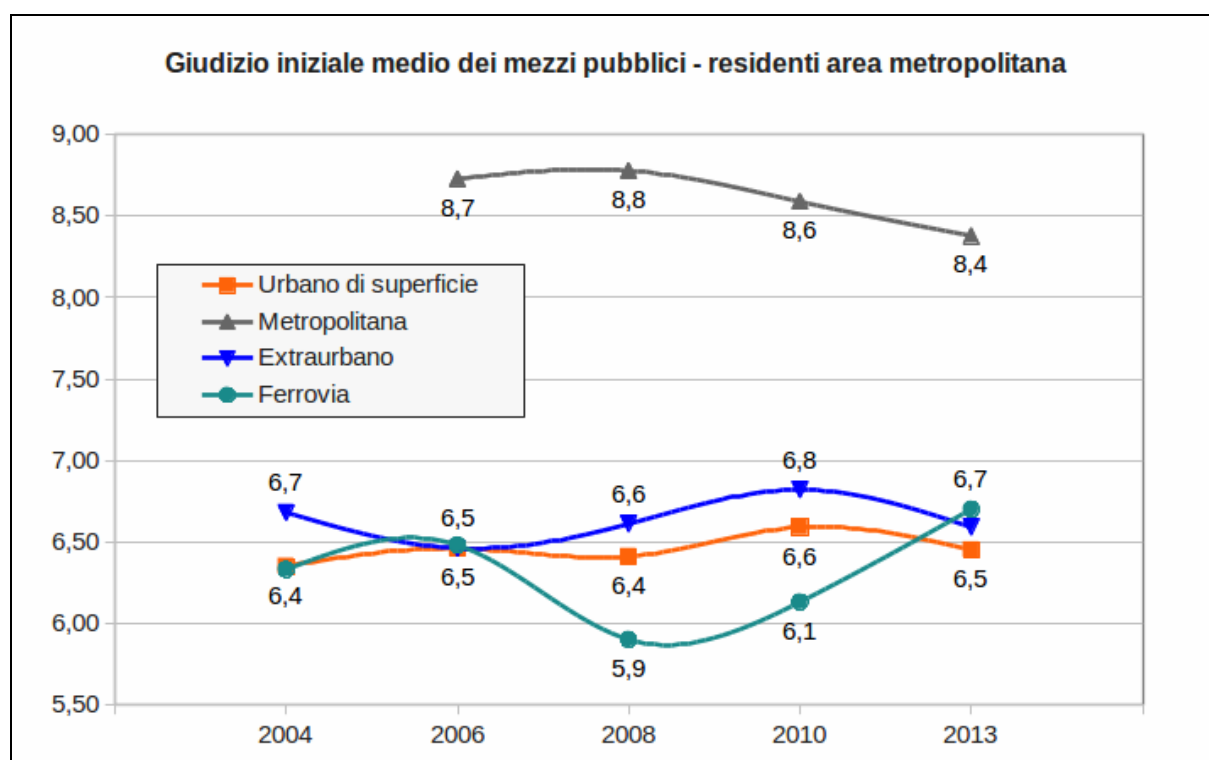


Figura 9 – IMQ 2004-2013: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

La Figura 9 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.

Dall'analisi della Figura 10 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 probabilmente interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con più elevata motorizzazione presentino una propensione inferiore all'uso del TPL (vedere area tracciata con bordo blu).

I dati raccolti da Legambiente per questo rapporto saranno oggetto di confronto con i dati di mobilità raccolti nell'indagine IMQ.

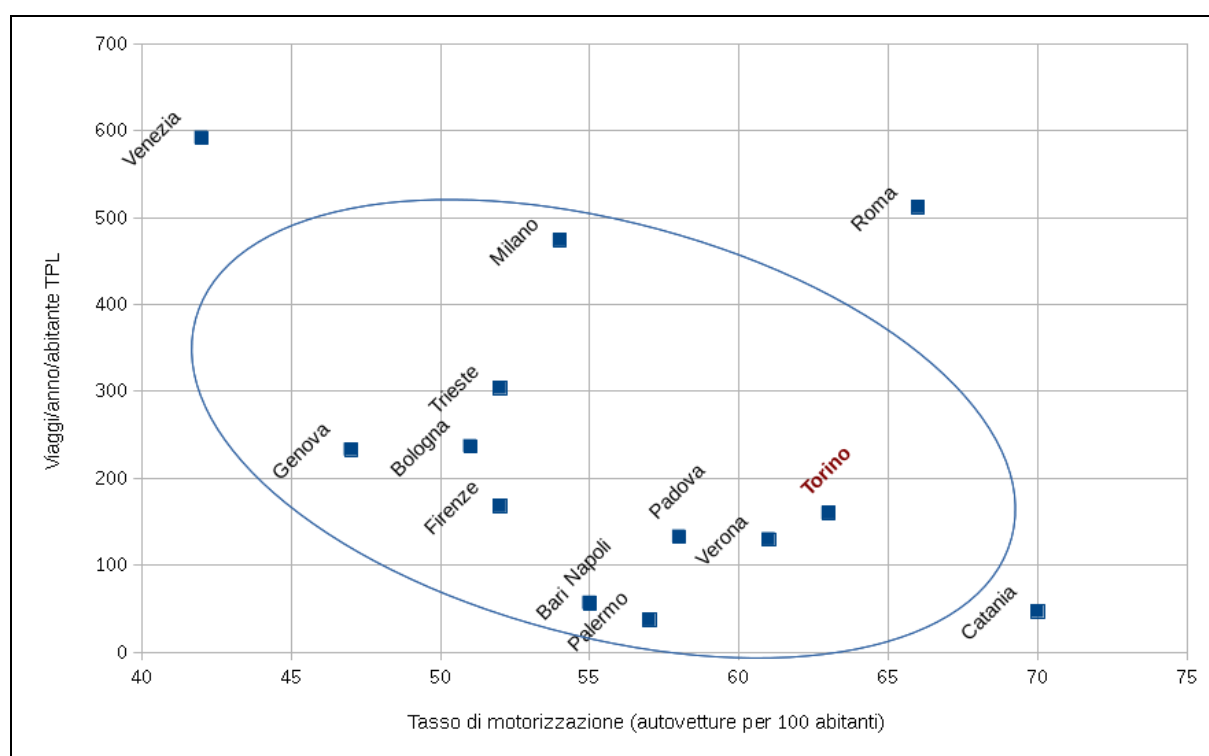


Figura 10 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

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 2013 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino 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 2013 (linea di colore verde): a fronte di una riduzione nell'offerta da 42,8 a 37,3 unità*Km per abitante si registra un incremento della domanda da 136 a 160 viaggi/abitante.

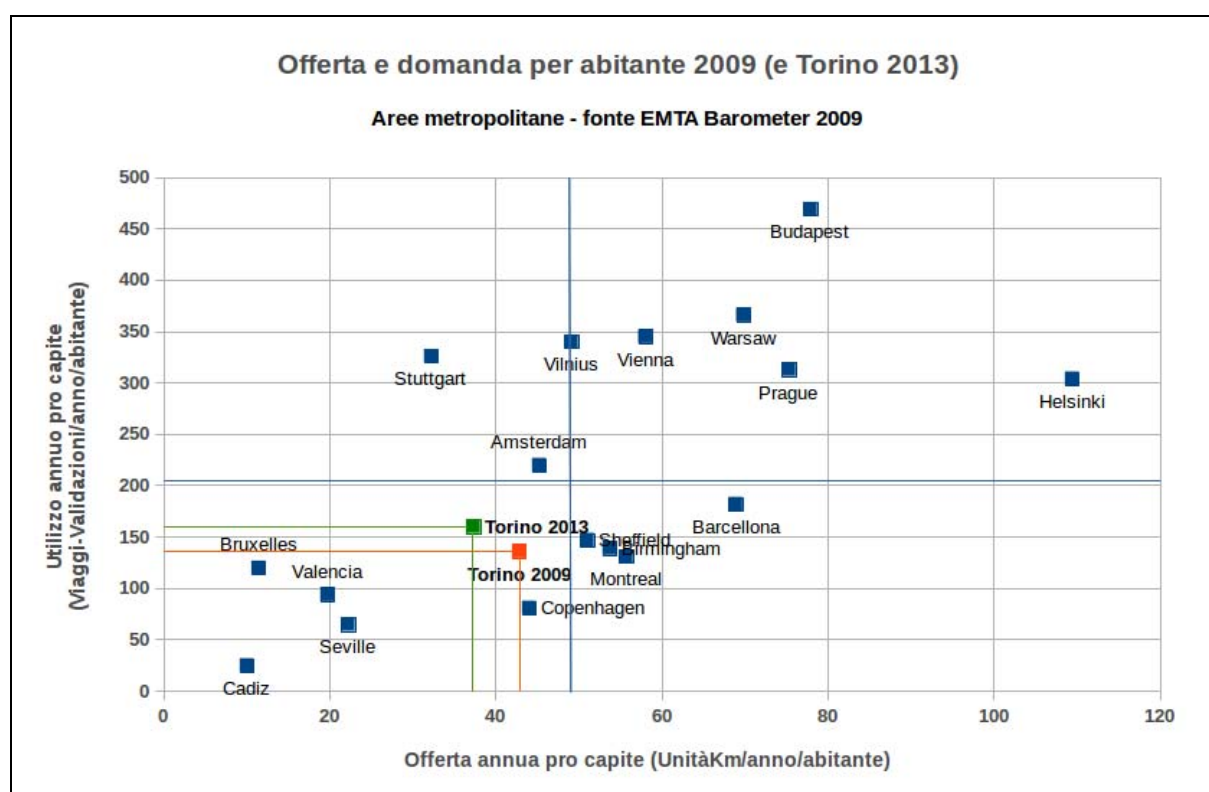


Figura 11 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

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

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

La quota modale per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,9% del 2009 (linea di colore rosso, fonte IMQ 2010) al 18% del 2013 (linea di colore verde, fonte IMQ 2013). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati) e la diminuzione che si osserva nella quota modale del TP si registra anche per l'auto privata in uno scenario di aumento percentuale degli spostamenti non motorizzati. Se si

considera invece la sola mobilità motorizzata, la quota modale del TP è aumentata passando dal 26,4% del 2010 al 27,1% del 2013.

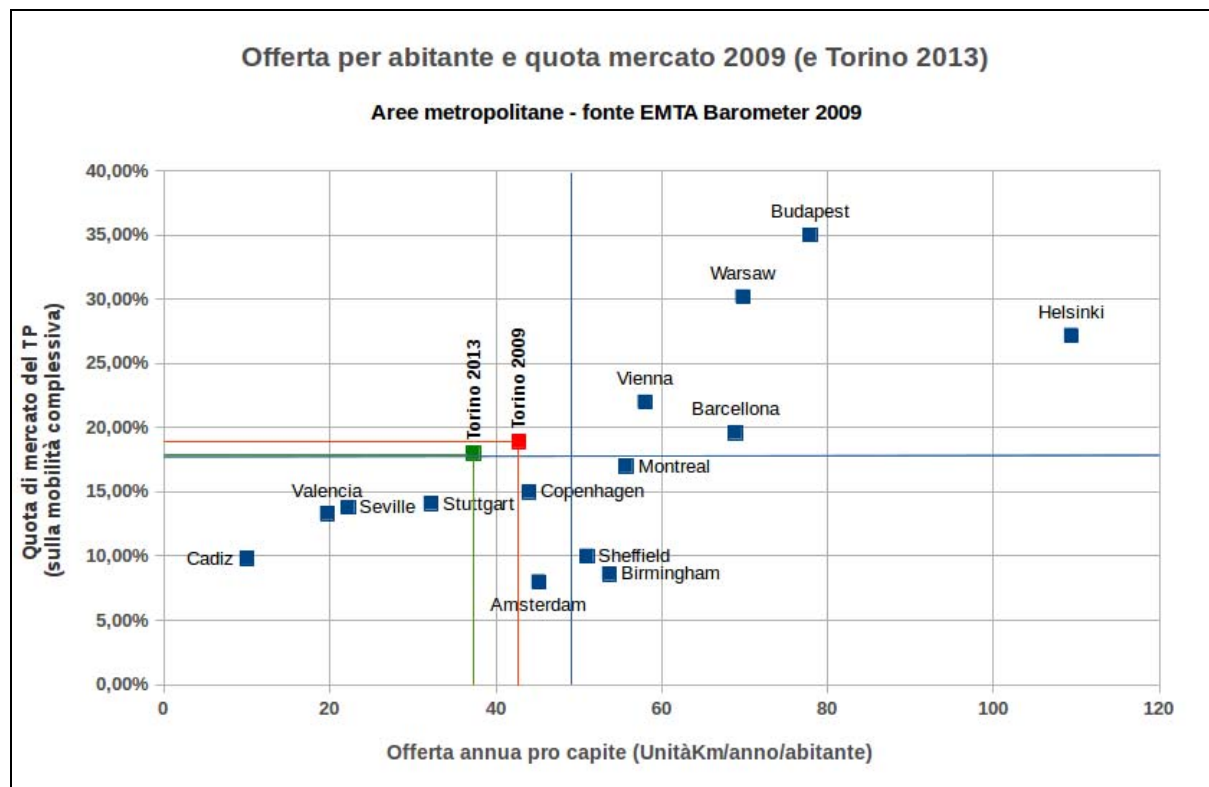


Figura 12 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

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 potrà avvicinare, 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).
- Progettazione e realizzazione delle due nuove stazioni di Dora e Zappata sul Passante Ferroviario (2018).
- Realizzazione degli interventi necessari alla linea sfm5 incluse le stazioni di Orbassano San Luigi e Grugliasco Borgata Quaglia.

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.

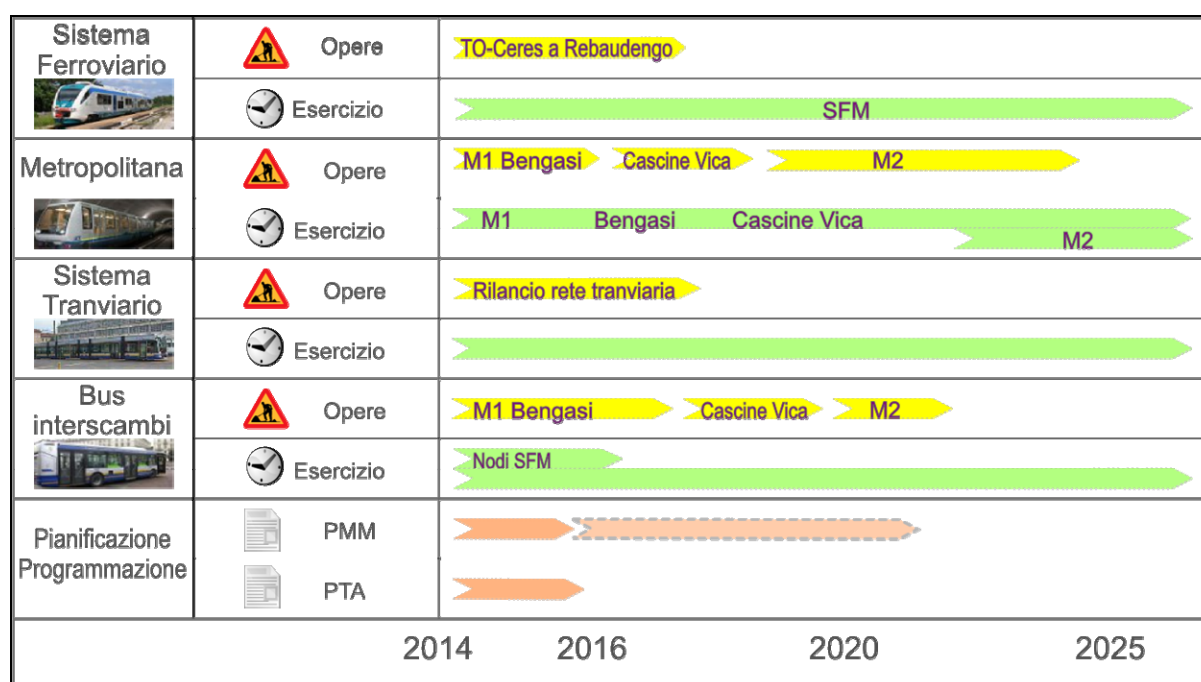


Figura 13 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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.

Nel corso del 2014 si è lavorato al Piano Strategico coordinando con il Gruppo di Lavoro le azioni di sviluppo del sistema della mobilità per l'area metropolitana. Il Piano Strategico è stato presentato ad aprile 2015.

2.1.7. Le valutazioni di scenario

Nel 2014 sono state effettuate specifiche attività di valutazione di scenario per la futura stazione SFM di Orbassano-San Luigi. Si rimanda al § 2.2.5 per una trattazione esaustiva dell'argomento. Ulteriori valutazioni sono state finalizzate a valutare ipotesi alternative di revisione della rete di trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino legate al Piano di riordino sopra citato.

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 2014-2016 confermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di successive fasi del "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto delle consistenti riduzioni delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

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

Quest'ultimo obiettivo era declinato, in termini quantitativi in:

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

Nel corso del 2014 è proseguita la riduzione dei servizi con interventi mirati.

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 ed avviato nel dicembre 2012. 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 servizio 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 ancora più accessibile dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni.

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 sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani (servizi regionali associati del Sistema Ferroviario Piemonte).

Il servizio obiettivo previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **omogeneo:** omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- **coordinato:** nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **senza interruzioni:** il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni:** in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

Come meglio descritto in seguito il Sistema Ferroviario Metropolitano è stato avviato per fasi; nel dicembre 2011 con il cadenzamento dei servizi sulla direttrice Torino-Modane, nel dicembre 2012 con l'attivazione dei servizi SFM1, SFM2, SFM4, SFMA e l'identificazione dei servizi sulla direttrice Torino-Modane come SFM3, nel Giugno 2013 con l'introduzione dei servizi SFM7 ed SFMB, e nel dicembre 2013 con l'introduzione del SFM6. L'avvio dei servizi ripercorre gli schemi del progetto del SFM pur discostandosi a causa del mancato completamento di alcune infrastrutture.

Alla luce di quanto già realizzato, e degli ulteriori lavori effettuati e previsti da RFI sulla rete infrastrutturale, è necessario aggiornare le valutazioni sopra effettuate e fornire un quadro di riferimento di medio periodo per il successivo stadio evolutivo del SFM. Tale evoluzione 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 orari a cadenzamenti orari.
- L'ampliamento della fascia di servizio: con un aumento dei servizi nelle ore serali

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.

2.2.2.1. Resoconto attività 2014

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea SFM3. 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.

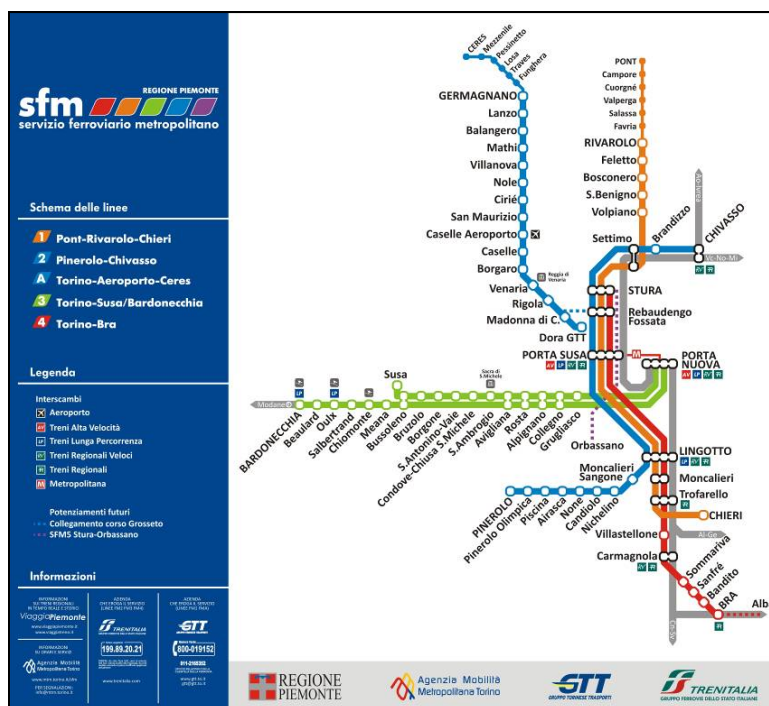


Figura 14 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM 7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFM B).



Figura 15 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

Da dicembre 2013 si è completata l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice. Il nuovo servizio ha previsto l'istituzione delle seguenti relazioni:

- SFM6 Torino Stura-Asti
Un sistema cadenzato orario con tutte le fermate.
- RV Torino-Asti-Alessandria/Genova
Un sistema cadenzato orario di treni RV velocizzati con la soppressione di alcune fermate.
- Regionali Chivasso – Casale
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza a Chivasso con treni R Torino – Ivrea, o con SFM2 o RV Torino – Milano.
- Regionali Asti – Acqui
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Asti con RV Torino – Genova
- Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Alessandria con RV Torino – Genova.

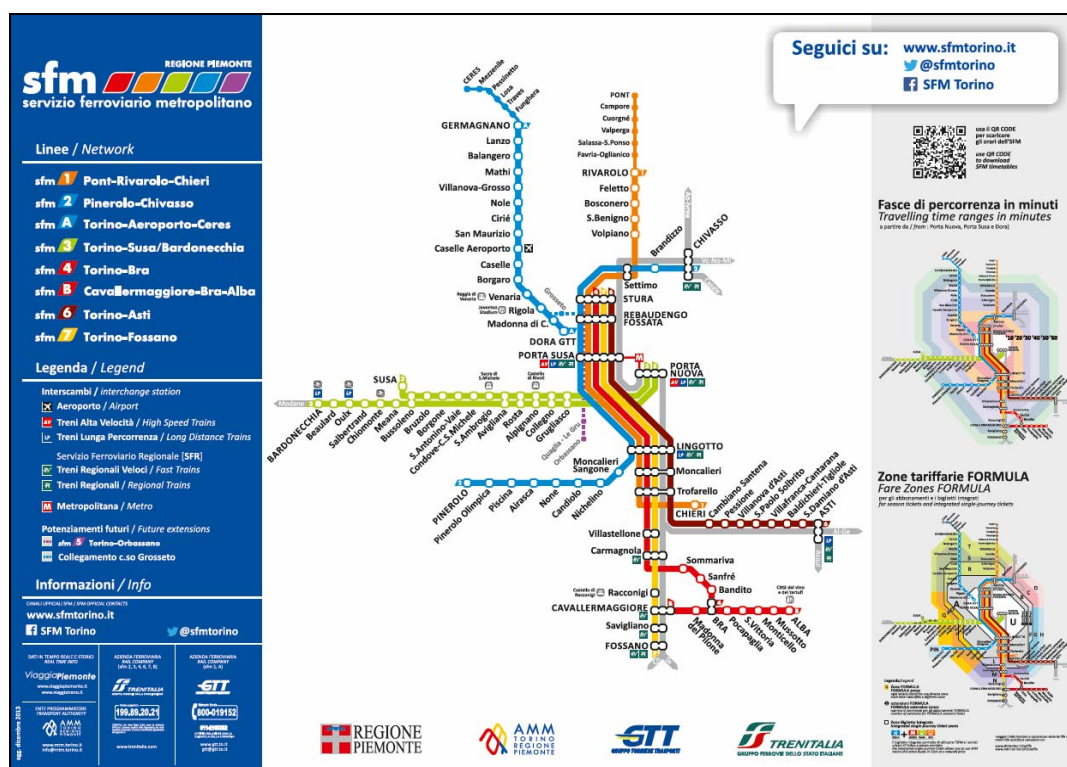


Figura 16 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

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. Con quest'ultimo intervento si è praticamente completata

l'espansione del Sistema Ferroviario regionale con la completa revisione di tutti gli orari delle linee piemontesi.

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.

Per gestire le conflittualità con i RV della Torino-Milano in quanto percorrenti la stessa linea fino a Rho sono state necessarie alcune modifiche

Modifiche indotte dal cadenzamento Milano-Domodossola:

- Il treno RV 2034 di rinforzo allungato di 2 minuti parte da Milano P.G. 2 minuti prima
- Il treno RV 2040 RV di rinforzo anticipato di 8 minuti alle 18.40 anziché 18.48
- Il treno R 10079 è stato posticipato in partenza da Chivasso alle 7.50 anziché 7.41 ridotta percorrenza di 2 minuti. Invertita traccia da Chivasso con R 4312/17/4171 a cui è stata ridotta la sosta a Chivasso da 35-49 a 35-40. I tempi di sosta recuperati vengono assorbiti dalla sosta a Livorno F. dove dà la precedenza al 10079 e arriva comunque a Novara invariato alle 8.58.
- Il treno R 10492 anticipato da Milano P.G alle 18.40 anziché 18.48 arriva a Chivasso alle 19.10: recuperato un minuto di percorrenza.

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. I primi due treni del mattino in arrivo ad Arona sono scadenziati per esigenze pendolari. Le due relazioni dirette Domodossola-Novara e viceversa sono state sostituite dal nuovo servizio che prevede la relazione con la coincidenza ad Arona.

Nei giorni festivi il servizio è stato pensato per l'interesse turistico. È stato realizzato un cadenzamento biorario con partenze da Novara al minuto 12 in coincidenza con RV To_Mi con estensione dalle 8.12 alle 20.12 e con partenze da Arona al minuto 15 in coincidenza con i treni R che effettuano tutte le fermate in zone turistiche con estensione dalle 9.15 alle 21.15. I treni fra Novara ed Arona fermano solo a Borgo Ticino ed Oleggio.

Il sistema viene costantemente monitorato, e per il continuo miglioramento dei servizi, sono stati studiati e realizzati i seguenti provvedimenti attuati in corso d'orario, in occasione del cambio orario del 15 giugno 2014, dal 15 settembre o richiesti per l'orario 2015.

Linea Torino-Genova

Per rispondere alle esigenze manifestate dal comune di Frugarolo:

- Il treno 6109 (Alessandria 5.55 – Arquata 6.22) è stato posticipato (6.12) per restringere coincidenza ad Arquata (6.39-6.57) con RV 2501. Con questo provvedimento i pendolari di Frugarolo possono raggiungere Genova per le 7.30.
- Arretrata partenza da Alessandria a Novi del treno ex10440 (7.18) Nuovo treno 10442 parte da Novi alle 6.58 ferma a Frugarolo alle 7.07 ed arriva a Torino Porta Nuova invariato alle 8.20.

- (v.c.o. del 3/2/2014) Prolungato da Alessandria su Novi il treno 10445 (PN 17.45-AL 18.50) arriva a Novi alle 19.09 ferma a Frugarolo alle 18.59.

Per rispondere alle esigenze manifestate dal comune di Felizzano:

- In analogia alla fermata del mattino del treno spot 10438 (Novi 6.24 TO P.N. 7.45) è stata assegnata anche al treno di ritorno della sera 10445 con arrivo a Felizzano alle ore 18.40.

Per regolarizzare la marcia dei treni spot (10438-10442-10445-10441), rivelatasi in corso di orario particolarmente critica, è stata tolta in area metropolitana la fermata di Trofarello in quanto già sufficientemente servita dalle linee di SFM

Per rispondere al sindaco di Villanova che si è fatto portavoce di alcune richieste di reinserimento fermate ai treni regionali veloci Torino-Genova è stato predisposto un documento in cui vengono spiegati dettagliatamente i criteri della riprogrammazione dell'intero servizio ferroviario piemontese (vedi § 2.2.2.3).

Linea Santhià-Biella-Novara

Regolarizzate ore di partenza da Biella a Santhià per uniformità di cadenzamento al minuto 01 (treno 4056-4890)

Linea Torino-Novara-Milano

Cadenzato a Porta Susa il treno RV 2042 come gli altri RV.

Per rispondere alle esigenze di EXPO 2015 è stato richiesto a Trenitalia di assegnare ai treni R e RV la fermata di Rho Fiera-Milano recuperando i minuti con la soppressione della fermata di Rho. (2001-2003-2035-10079-2071-2017-2023-2057-2033-2000-2002-2034-2006-2008-2070-2014-10492-2024-2042).

Su richiesta della regione Lombardia per uniformare i treni RV è stata anche richiesta la fermata di Magenta al treno 2070.

Sono state valutate le frequentazioni dei treni regionali Chivasso-Novara ed è risultato che l'offerta fosse sovrastimata rispetto alla domanda, pertanto è stata richiesta la soppressione dei seguenti treni

- 4226/4283 (Chivasso 9.40 – Novara 10.49) ripristinato
- 4181 (Chivasso 11.40 – Novara 12.47)
- 4199 (Chivasso 20.40 – Novara 21.47)
- 4164 (Novara 8.03 – Chivasso 9.09)
- 4170 (Novara 10.13 – Chivasso 11.20)
- 4178/4431 (Novara 14.08 – Chivasso 15.19) ripristinato
- 4192 (Novara 20.03 – Chivasso 21.09)

In seguito è stata ripristinata una coppia di treni per esigenze dell'utenza scolastica.

L'operazione ha permesso di potenziare le due linee di sfm 1 e 2.

Linea Torino-Savona

Per rispondere alle esigenze manifestate dalle associazioni pendolari sono state effettuate le seguenti modifiche:

1. Il treno 4200 è stato reso con periodicità FER6 e nei festivi è stato realizzato un nuovo treno 4216 opportunamente anticipato per permettere la coincidenza con il treno proveniente da Cuneo 10200 ed arrivare a Torino per le 6.35.
2. Il treno 11356 in partenza da Savona alle 16.50 per S. Giuseppe è stato soppresso in quanto con debolissima domanda. In sua vece è stato realizzato nei giorni lavorativi il prolungamento da Savona (18.00) del treno in partenza da S. Giuseppe alle 18.30.
3. Il treno 4217 è stato opportunamente posticipato da Fossano per Ceva in modo da essere in coincidenza oltre che con SFM7 anche con treno 10217 in partenza da Porta Nuova alle 21.25.
4. Treno 4204/4228: Assegnata fermata a Bragno 8.26 (v.c.o. del 3/3/2014).

Linea Alessandria-Casale-Chivasso

Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti per l'ingresso alle scuole di Casale, il treno 10233 è stato opportunamente anticipato da Chivasso (parte alle 6.30 anziché alle 6.45) e modificato in modo da arrivare a Casale alle 7.32 dove effettua sosta e riparte invariato alle 7.49 per Alessandria. Di conseguenza modificato di pochi minuti in tratta (Crescentino) il treno 10122 per regolarizzazione incrocio.

Linea Novara-Varallo

Modifica indotta dal cadenzamento della linea Novara-Arona:

- il treno 4688 festivo è stato posticipato di 2 minuti parte alle 16.17 anziché 16.15 percorrenza invariata.

Modifica per regolarizzazione marcia treno:

- Il treno 4678 arrivava a Varallo alle 6.31 per ripartire subito alle 6.40, nel corso dell'orario invernale il legame è risultato troppo stretto pertanto per regolarizzare la partenza in orario del treno 4679 il treno arriverà alle 6.20 con un intervallo di 20 minuti per la ripartenza.

Dal 15 settembre 2014 è stato sospeso il servizio ferroviario. Il servizio viene svolto unicamente con bus di TPL della provincia di Novara.

Linea Novara - Domodossola

Modifiche indotte dal cadenzamento della linea Novara-Arona:

- I treni 4796(14.21)-4806(18.22)-4886/10386(19.20)-10382(15.19) in partenza da Novara scadenziati sono stati riposizionati cadenzati tutti in partenza al minuto 18.
- (v.c.o. del 17/3/2014) RFI per risolvere alcune criticità di circolazione interessanti il nodo di Novara e principalmente legate al traffico merci ha provveduto alla riprogrammazione del treno 10382 modificato orario a Momo e a Cressa.

Linea Alessandria-Savona

Sulla linea è stato istituito da parte di RFI l'incrocio dinamico che consiste nell'aver tolto i tempi di sosta di 5 minuti ai treni che subiscono l'incrocio e averli distribuiti alla successiva stazione di

incrocio. Questo provvedimento è utile in caso di ritardo così il treno non deve aspettare nella stazione prevista per l'incrocio l'orario di partenza per poi perdere altri 5 minuti nella nuova sede di spostamento di incrocio. Tutti i treni con incroci sono stati modificati in traccia ma sono rimaste invariate le ore di partenza ed arrivo.

(v.c.o. del 17/3/2014) Treno 10283 soppresso e sostituito con 10293 modificato di qualche minuto.

Linea Chivasso-Ivrea-Aosta

Il treno 4246 ultimo collegamento della sera non effettuava fermate intermedie fra Ivrea e Chivasso per poi attendere un tempo molto dilatato a Chivasso per proseguimento su Torino. Per migliorare il servizio sono pertanto state inserite le fermate a Strambino, Caluso, Rodallo e Montanaro.

Linea Asti-Acqui

(v.c.o. del 13/4/2014) Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti per l'ingresso alle scuole di Acqui è stato modificato il treno 4631: parte invariato da Asti sosta a Nizza ed arriva ad Acqui alle 7.32.

Linea Alessandria-Voghera

(v.c.o. del 13/4/2014) Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti di Pontecurone per l'ingresso alle scuole il Tortona, il treno 23610 è stato anticipato di 10 minuti in partenza da Voghera.

sfm3

Al fine di eliminare possibili interferenze di circolazione nel nodo di Torino tra la direttrice Bardonecchia-Torino PN (SFM3) e nel contempo garantire il cadenzamento con offerta a 30' dei servizi provenienti da Susa (SFM3) in arrivo a Torino PN al minuto 15, l'orario dei treni in arrivo da Bardonecchia passa dal minuto 40 al minuto 45 mantenendo inalterata l'intera maglia del cadenzamento. La modifica attuata determina un ulteriore sostanziale miglioramento dell'offerta poiché inserisce le tracce attualmente scadenzate, per effetto della circolazione dei treni TGV, nel sistema cadenzato. Come effetto collegato si ottiene anche la riduzione della percorrenza del servizio AV nel tratto Torino PN-Milano rendendola tra l'altro simmetrica rispetto alla percorrenza Milano-Torino PN. Per non allungare ulteriormente i tempi di attesa a Bardonecchia con i bus da/per Modane sono state modificate le ore di partenza dei bus da Modane al minuto 30' con arrivo a Bardonecchia al minuto 60.

Da dicembre 2014 con il cambio orario sono state già programmate alcune modifiche di orario per rendere il servizio compatibile con l'offerta ferroviaria prevista per Expo Milano 2015. Tali modifiche entreranno in vigore dal 26 aprile e saranno valide fino al 31 ottobre.

Sfm1 e sfm2

Con il nuovo orario 2015, si incrementa lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano con cinque nuovi treni che arricchiscono il servizio. Le linee sfm1 e sfm2 intensificano il servizio alla mezz'ora nel primo pomeriggio, con treni particolarmente utili per l'utenza studentesca. Inoltre la linea sfm2 amplia anche il servizio serale con due treni in partenza da Torino e Chivasso alle 22.30. Con questi nuovi treni sarà possibile spostarsi nel nodo di Torino tra Lingotto e Stura anche tra le 22 e le 23.

Nel dettaglio i nuovi treni sono:

Linea sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri

- Torino Lingotto (13.11) – Rivarolo (14.06)
- Rivarolo (11.54) – Torino Lingotto (12.48)

Linea sfm2 Pinerolo Chivasso

- Chivasso (13.52) – Torino Lingotto (14.25)
- Torino Lingotto (22.31) – Chivasso (23.04)
- Chivasso (22.27) – Torino Lingotto (23.00)

Il 15 settembre è entrato in vigore il nuovo orario integrato Ferro-Gomma con la pianificazione dei servizi nell'area della linea sfm1.

Come primo studio di integrazione è stata elaborata la linea sfm1 poiché rappresenta la linea con meno conflittualità di gestione. Infatti sulla linea sia i treni che i bus sono gestiti dalla stessa azienda ed è già in vigore l'integrazione tariffaria.

Nonostante in presenza di una situazione apparentemente facilitata sono comunque stati necessari 3 anni di studi, proposte e contrattazioni per la revisione dei servizi e si evidenziano comunque alcune criticità:

- I risultati dell'integrazione si sono comunque realizzati in un'area molto limitata (tratta Rivarolo-Pont/Castellamonte).
- Pluralità di decisori (la Provincia di Torino - l'Agenzia – l'Azienda).
- Difficoltà nel far passare un progetto di revisione radicale e non un semplice aggiustamento di orari.
- Modifiche a ridosso dell'attivazione dell'orario che hanno messo a rischio la comunicazione ai viaggiatori.
- Richieste di variazioni subito a seguito dell'attivazione dell'orario.

Anche sulla linea sfmA è stato fatto un tentativo di integrazione nella tratta di estremità. Anche in questo caso rimangono ancora dei nodi da risolvere.

Infatti si era concordato di attestare i bus provenienti dalle vallate a Germagnano/Lanzo per poi proseguire il viaggio su Ciriè con i treni coincidenti. L'attestamento invece è avvenuto solo per la val di Viù, sono rimasti invece in esercizio fino a Ciriè i servizi provenienti da Forno/Cantoira. Questa gestione ha creato il malcontento fra i sindaci della vallata di Viù che hanno richiesto il reinserimento delle corse dirette fino a Ciriè vanificando il processo di integrazione che deve essere invece sempre migliorato ed ampliato.



Figura 17 – Schema dell'integrazione bus sulla tratta alta della linea sfmA

Analisi interventi infrastrutturali

Nel corso del 2014 è stato predisposto un documento in cui sono elencati per schede gli interventi che sono stati nel tempo proposti per lo sviluppo dell'SFM e dell'SFR. Le schede sono divise in due gruppi: interventi sulle linee e interventi sulle fermate e stazioni. Per ogni intervento è inserita una breve descrizione, il costo stimato (quando disponibile) e un'analisi tecnica di massima. Una breve tabella sintetizza i vantaggi e le criticità dell'intervento proposto, lo stato di attuazione e un giudizio sintetico di utilità rispetto agli sviluppi futuri dei servizi. Non sono state inserite schede relative alla Interconnessione Nord-Ovest (collegamento diretto della linea sfmA a Rebaudengo sotto corso Grosseto) e alla fermata Grosseto, in quanto opere già giunte ad una fase esecutiva. Ci si limita a segnalarne la priorità per lo sviluppo dell'SFM.

Potenziamenti del servizio in occasione di eventi

Come negli anni precedenti, si è provveduto a potenziare l'offerta ferroviaria in occasione di eventi particolari. In questi casi si è provveduto a mantenere contatti con gli organizzatori degli eventi per garantire la massima pubblicità dei provvedimenti adottati. Tra le offerte aggiuntive effettuate ricordiamo quelle in occasione del Carnevale di Ivrea (linea Torino-Chivasso-Ivrea) e dell'Oktoberfest di Cherasco (linea sfm4).

sfm REGIONE PIEMONTE
servizio ferroviario metropolitano

4 Torino-Bra

www.sfmtorino.it
SFMTorino
@sfmtorino

ORARIO | OKTOBERFEST LANGHE CHERASCO 9-12 ottobre 2014

linea	numero	REP/84	4372/72	4340/41	10260	4342/43	4344/45	4346/47	4348/49	4350/51	4352/53	4354/55	4356/57	4358/59	4360/61	4362/63	4374/75	4376/77	4378/79	STRA	STRA
periodicità	note	FERS	FERS	G	FERS	FERS	G	FERS	G	FERS	G	FERS	G	FERS	G	FERS	G	FERS	G	VEN	VEN
BRA	p.	4:45	5:35	6:35	6:57	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	22:35	0:35
BANDITO	p.	4:55	5:45	6:45	7:07	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45	22:45	0:45
SANFRÈ	p.	5:01	5:51	6:51	7:13	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	22:51	0:51
SOMMARIVA DEL B.	p.	5:08	5:44	6:40	7:11	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49	22:49	0:49
CARMAGNOLA	p.	5:24	5:58	6:58	7:20	7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	19:58	20:58	22:58	0:58
VILLASTELLE	p.	5:58	7:04	7:27	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	1:04
TROFARIELLO	p.	6:04	7:10	7:34	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10	1:10
MONCALIERI	p.	6:09	7:15	7:39	8:15	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	20:15	21:15	22:15	23:15	1:15
TORINO LINGOTTO	p.	6:13	7:20	7:42	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20	1:20
TORINO PORTA NUOVA	p.	6:14	7:21	7:43	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	20:21	21:21	22:21	23:21	1:21
TORINO PORTA SUSÀ	p.	7:28	8:28	9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28	20:28	21:28	22:28	23:28	24:28	25:28	1:28
TORINO REBAUDENGO	p.	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32	24:32	25:32	1:32
TORINO STURA	p.	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37	21:37	22:37	23:37	24:37	25:37	1:37

sfm4 Torino-Bra
Bus competenza provincia di Cuneo

COINCIDENZE

A Bra coincidenza con i treni provenienti da Alba
(vedi orario sfmB)

PERIODICITÀ

G Circola sempre
FER6 Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al sabato
FERS Si effettua nei giorni feriali dal lunedì al venerdì

NOTE

[+]: treno di rinforzo rispetto all'orario base
[f]: treno con differenza di orario rispetto all'orario base

NAVETTA BUS GRATUITA
DALLA STAZIONE DI BRA AL TENDONE DELL'OKTOBERFEST

STRA TRENI STRAORDINARI OKTOBERFEST LANGHE 2014
si effettuano nelle notti di venerdì 10 e sabato 11 ottobre

*info e condizioni su: www.oktoberfestlanghe.com

orario con treni speciali
Oktoberfest Langhe

REGIONE
PIEMONTE

AMM.
REGIONALE

TRENITALIA

1/2

Figura 18 – sfm4: offerta potenziata in occasione dell'Oktoberfest di Cherasco

In occasione della finale di Europa League, mercoledì 14 maggio è stato potenziato il servizio della linea sfmA. Il collegamento dello Juventus Stadium con l'aeroporto di Torino Caselle è stato garantito con la fermata alla stazione Rigola Stadio di tutte le corse e rendendo il servizio continuo per tutta la giornata (6.40 - 20.33) tra Torino e Ciriè. Il 15 maggio, per consentire di raggiungere più agevolmente l'aeroporto di Torino Caselle, il servizio ferroviario sfmA è stato attivo per tutto il giorno tra Torino e Ciriè, senza la fascia di interruzione di metà mattina.

Per l'occasione è stato effettuato un intervento di manutenzione straordinaria della stazione Rigola ed è stata realizzata una nuova segnaletica.



Figura 19 – Stazione Rigola Stadio, interventi di manutenzione e nuova segnaletica

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

2.2.2.2. Nuovi treni per l'SFM

Nel corso del 2014 sono stati immessi in servizio sull'SFM nuovi elettrotreni. Si tratta in particolare di:

- 3 treni Coradia Meridian GTT (composizione di 4 carrozze con la possibilità di circolare accoppiati). Il cui acquisto è stato finanziato dalla Regione Piemonte con un investimento di 16 milioni di euro, i treni sono in servizio sulla linea sfm1
- 14 treni Jazz di Trenitalia (composizione 5 casse) la cui consegna era prevista dal contratto di servizio. I treni sono in servizio sulle linee sfm2, 4, 6 e 7.



Figura 20 – Presentazione treni Jazz

Entrambi i tipi di treno appartengono alla famiglia Coradia prodotta nello stabilimento Alstom di Savigliano, e sono simili pur presentando livree e allestimenti interni differenti.

La realizzazione del treno Jazz è stata l'occasione per introdurre la nuova livrea Trenitalia per il trasporto regionale che sta via via caratterizzando tutti i treni in servizio.

2.2.2.3. Il Servizio regionale SFR

La realizzazione del SFM è stata accompagnata da una completa riprogrammazione della rete regionale. Con l'orario di dicembre 2013 viene realizzato il Nuovo Servizio Ferroviario Regionale [SFR] (www.sfrpiemonte.it). L'SFR è complementare e coordinato con il Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM].

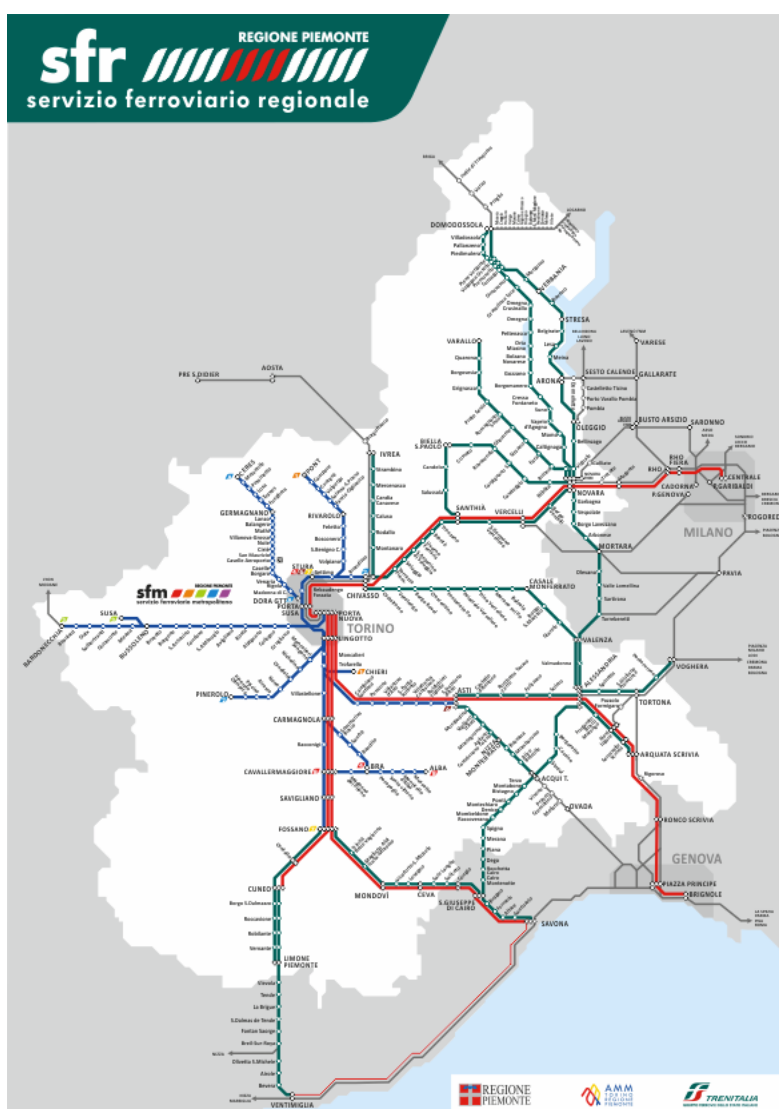


Figura 21 - Schema SFR dicembre 2013

I principi che hanno guidato la progettazione dell'SFM sono stati replicati nella riprogrammazione dei servizi regionali; pertanto l'SFR è caratterizzato da una struttura ben definita con omogeneità delle missioni e cadenzamento dei servizi; nel caso dell'SFR è stato necessario prevedere due classi di servizio:

- I **Treni Regionali Veloci [RV]** (in rosso nella mappa) che connettono i principali centri del Piemonte e i capoluoghi delle regioni vicine (Genova e Milano). Tali servizi sono stati riorganizzati e velocizzati e hanno adesso tempi di percorrenza più appetibili, idonei alla domanda di mobilità fra città capoluogo di provincia, ed un'organizzazione cadenzata e strutturata. In linea generale i treni RV fermano nei capoluoghi di provincia e in alcuni nodi dove avviene l'interscambio con altri servizi ferroviari. I servizi RV sono: RV Torino-Milano; RV Torino-Genova; RV Torino-Cuneo; RV Torino-Savona.

I **treni RV** hanno un cadenzamento orario rinforzato con treni spot nelle ore di punta. I RV Torino-Cuneo e Torino-Savona hanno un cadenzamento biorario che si combina per offrire un cadenzamento orario nella tratta Torino-Fossano.

- I treni **Regionali [R]** (in verde nella mappa precedente) completano la rete; permettono la distribuzione dei viaggiatori sul territorio collegando tutte le stazioni a partire dai poli principali. Hanno anche loro un'organizzazione strutturata con missioni omogenee e cadenzamento orario o biorario.

Con particolare riferimento ai servizi RV Torino-Genova è rappresentata, nella figura seguente, una scheda riassuntiva delle modifiche apportate al servizio ed agli obiettivi di riorganizzazione perseguiti.

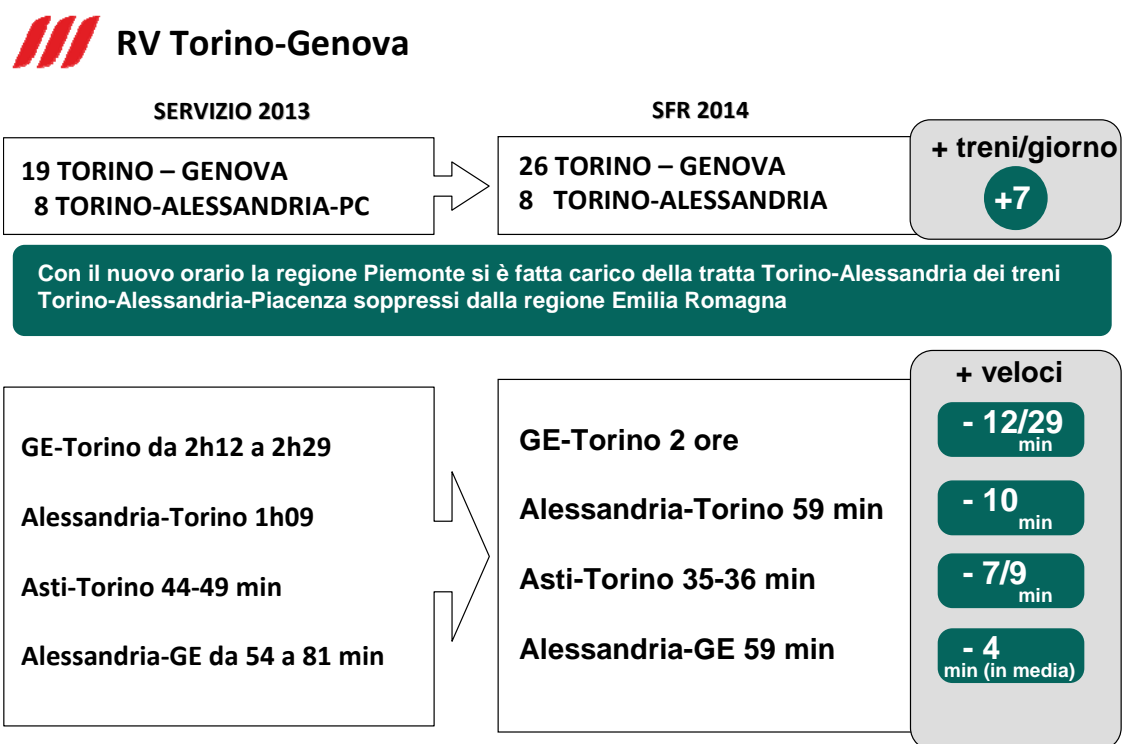


Figura 22 - Riorganizzazione Regionali Torino-Genova

Il complessivo processo di trasformazione dei servizi ferroviari piemontesi, avvenuto in due anni, ed in un contesto di risorse calanti, ha realizzato un sistema di trasporto coordinato e coerente che si estende a tutta la regione ed è articolato in collegamenti metropolitani passanti nel nodo di Torino (SFM); collegamenti interpolo (RV) velocizzati, collegamenti regionali (R) regolarizzati e cadenzati.

Il sistema complessivo si basa su orari coordinati e nodi di interscambio validi a tutte le ore, individuati secondo la struttura della rete ferroviaria e le possibilità di articolazione dell'orario.

Si tratta di una vera e propria riprogrammazione dell'intero servizio ferroviario piemontese che basandosi sui principi di facilitare l'accessibilità del sistema ferroviario, favorisce il raggiungimento del fondamentale obiettivo di migliorare le modalità di trasporto di chi sceglie il treno per lavoro, studio o turismo, come dimostrato da simili esperienze in tutto il mondo e come già evidente in soli due anni di applicazione dell'SFM.

2.2.3. Linee di metropolitana

Lo sviluppo nel medio termine del sistema di metropolitana sarà costituito dal prolungamento da Lingotto a Piazza Bengasi e da Collegno a Cascine Vica 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

La fine del 2013 è stata caratterizzata dall'accantonamento delle motrici serie 7000 da cui è conseguita la necessità di rivedere il servizio con un minore numero di veicoli. Ciò si è tradotto nella necessità di convertire a gestione automobilistica una delle linee tranviarie della rete.

Ragioni di opportunità hanno individuato nella 13 la linea tranviaria da convertire a gestione automobilistica. Con l'occasione la linea 13 (diventa bus) è stata prolungata a via Servais verso ovest in zona Alta Parella con revisione dei percorsi delle linee 65 e 40.

La volontà di mantenere un servizio tranviario sul canale centrale Cernaia – Micca - Po (con mantenimento del capolinea tranviario in Piazza Gran Madre di Dio) e la necessità di integrare il servizio della linea 13 bus (ora con frequenze rimodulate in funzione del prolungamento a ovest) sul predetto canale ha generato l'istituzione della linea tranviaria 13/ Gran Madre-Statuto (poi prolungata al Rondò della Forca).

L'Agenzia ha effettuato nel febbraio 2014 un monitoraggio dell'utenza sulla linea 13/ (e anche sulla 13 bus) dal quale è stata confermata la funzione della linea come "scolmatore" dell'utenza in Piazza XVIII Dicembre proveniente dal sistema ferroviario, dalla metropolitana e dall'interscambio con altre linee di superficie e diretta verso le aree centrali, in affiancamento alle altre linee alcune delle quali con scarsa capacità residua. I risultati del monitoraggio sono riportati in documenti dedicati

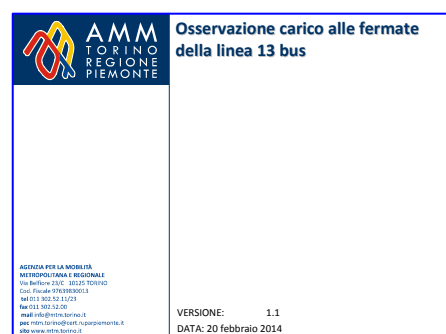
Rilevazione saliti, discesi e carico della linea 13/.

07 febbraio 2014



Osservazione carico alle fermate della linea 13 bus.

20 febbraio 2014



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.

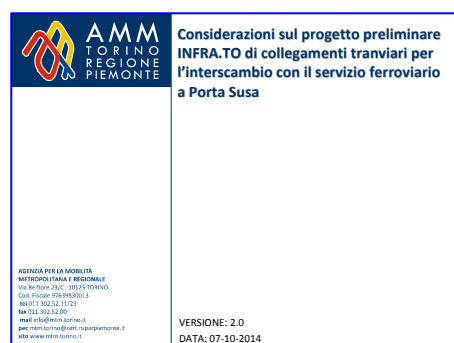
Nel 2014 l'Agenzia ha richiesto la collaborazione di INFRA.TO per costruire una "libreria progettuale" degli interventi sulla rete tranviaria, al fine di accedere ad eventuali bandi di finanziamento che potranno essere pubblicati a tale scopo.

INFRA.TO ha valutato alcune alternative progettuali per la realizzazione della infrastruttura tranviaria di collegamento tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II.

Le prime considerazioni dell'Agenzia sulle alternative presentate da INFRA.TO sono riassunte in un documento dedicato.

Considerazioni sul progetto preliminare INFRA.TO di collegamenti tranviari per l'interscambio con il servizio ferroviario a Porta Susa

07 ottobre 2014



Nel corso del periodo 2015-2018 dovranno essere analizzate più dettagliatamente le alternative progettuali ed individuata la soluzione da attuare.

2.2.5. Rete di autobus metropolitani e sistema di interscambi

La RPP 2014-2016 prevedeva, nella prosecuzione per fasi del “Piano di riordino”, il 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: potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione
- Stura: potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane 46, 50, 51,51/ con attestamento o transito alla stazione.

2.2.5.1. Nodo di interscambio del TPL fra la stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania

Nel corso dell’ultimo trimestre l’Agenzia ha propugnato una serie di incontri fra Enti ed Aziende di trasporto interessate alla gestione ed allo sviluppo del nodo di interscambio costituito dalla stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania, in Torino.

In particolare l’Agenzia, il Comune di Torino, la Provincia di Torino, Infra.To Srl, G.T.T. S.p.A., Trenitalia SpA ed RFI SpA sono coinvolte, ciascuna per gli aspetti di competenza, nei servizi di TPL, nella gestione e sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria e tranviaria, nella gestione e manutenzione del piano stradale dedicato alla circolazione dei rotabili.

L’iniziativa dell’Agenzia è stata finalizzata a preparare il nodo di interscambio di Stura al notevole afflusso di pellegrini e viaggiatori previsto per i seguenti eventi straordinari già programmati nella città di Torino per il 2015:

- l’Ostensione della “Sacra Sindone” nel Duomo (dal 19 aprile al 24 giugno);
- la Visita Pastorale del Santo Padre (24 maggio 2015), in occasione del bicentenario della nascita di Don Bosco.

L’Agenzia, di riflesso alle iniziative di GTT mirate a valorizzare il parcheggio di Corso Romania come centro di corrispondenza per gli utenti provenienti dalla zona Nord – Est della regione, ha voluto condividere informazioni e pianificare in un orizzonte di breve e medio periodo con le Strutture interessate:

- l’avanzamento dei lavori infrastrutturali nell’area antistante il parcheggio GTT di Corso Romania e della Stazione Ferroviaria di Torino Stura;
- lo sviluppo delle iniziative commerciali e della gamma di biglietti di viaggio per il trasporto integrato;
- la definizione del progetto di comunicazione inerente l’utilizzo del tpl e del servizio ferroviario metropolitano.

2.2.5.2. 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 Città Metropolitana (ex Provincia di Torino) sta portando avanti sull'intero territorio di competenza.

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

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

2.2.5.3. Nodo di interscambio di Orbassano San Luigi

Nel primo semestre 2014 l'Agenzia ha prodotto un documento destinato a fornire elementi di valutazione per la progettazione della Stazione di Orbassano San Luigi da realizzare conformemente a quanto previsto dall'Accordo di Programma tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, con la sottoscrizione per adesione di R.F.I. S.p.A. e T.R.M. S.p.A. per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea del Sistema Ferroviario Metropolitano denominata sfm5.

Stima della frequentazione della futura stazione ferroviaria Orbassano San Luigi e considerazioni sul nodo di interscambio

16 luglio 2014



2.2.6. La programmazione dei servizi esterni all'area metropolitana

Nel corso del 2014 è stata avviata dalla Regione una proposta di estensione territoriale della competenza dell'Agenzia a tutto il territorio regionale.

Nei mesi da settembre a dicembre è stata avviata, su mandato della Regione, una prima attività di lavoro nell'ambito della Provincia di Cuneo e dell'Area Conurbata, presentata a gennaio 2015.

IPOTESI DI RIORGANIZZAZIONE DEI COLLEGAMENTI AFFERENTI ALL'ABITATO DI CUNEO

(Rete Linee urbane, conurbazione ed extraurbane).

Gennaio 2015



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. Per questo è stato intrapreso un percorso di collaborazione con partner francesi e italiani interessati a progetti di cooperazione.

2.2.7.1. Progetto TRIA

Un primo esempio di cooperazione è stato 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. Nel corso del progetto sono state realizzate, tra le altre attività, anche delle mappe integrate transfrontaliere dei servizi di trasporto.

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.

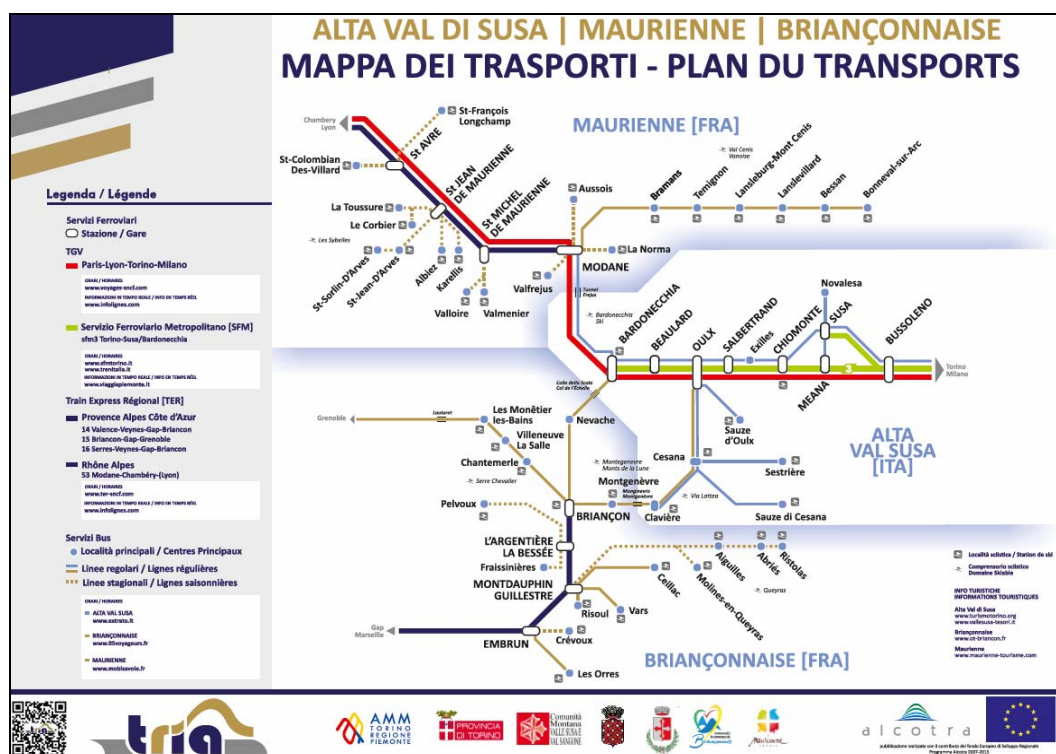


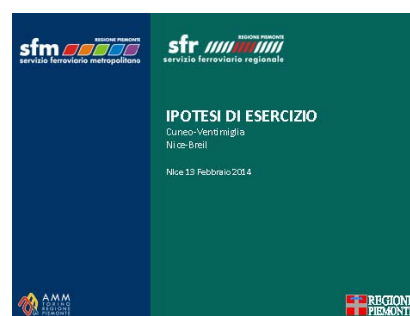
Figura 23 – Progetto TRIA: mappa dei trasporti

2.2.7.2. Riunione della Conferenza delle Alpi Franco Italiane (C.A.F.I.)

Sempre all'interno della collaborazione tra Italia e Francia, il 13 febbraio 2014 l'Agenzia è stata invitata al Conseil Général des Alpes-Maritimes a Nizza, in occasione di un incontro per il rilancio dei collegamenti nella direttrice Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza. Per l'occasione l'Agenzia ha preparato una presentazione su diverse ipotesi di sviluppo dei servizi sulla linea. Durante l'incontro, svolto sotto l'egida della Conferenza delle Alpi Franco-Italiane (C.A.F.I.), è stata firmata una mozione che manifesta la volontà di tutelare la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia, soprattutto nella sezione su territorio francese, tra Breil-sur-Roya e il colle di Tenda, e di realizzare azioni concrete per garantire la sopravvivenza della linea.

Ipotesi di Servizio linee Torino-Cuneo-Ventimiglia e Nice-Breil

13 febbraio 2014



2.2.7.3. Alpine Space MORECO

Nel corso del 2014 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 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.



Figura 24 – lo strumento di calcolo dei costi residenziali implementato nei siti dell'Agenzia

A Lione, il 17 giugno 2014 in occasione della conferenza finale l'Agenzia ha sottoscritto la dichiarazione comune del progetto MORECO "Smart locations and alternative means of transport the car for a better liveability".

2.2.7.4. Progetto Arcadia (Civitas)

L'Agenzia è stata coinvolta dalla Città di Torino come partner per un progetto CIVITAS (Bando Horizon 2020, Call MG.5.5-2015) finalizzato a dimostrare e testare soluzioni innovative per una mobilità e un trasporto urbano migliori e più puliti. L'idea progettuale, denominata ARCADIA, prevede il coinvolgimento di 5 Città Europee (oltre a Torino, Bristol, Olomouc, Belgrado e Nicosia, ognuna con diversi partner locali) e identifica una serie di azioni, sia trasversali che applicate alle singole realtà, per raggiungere gli obiettivi preposti.

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.

In particolare, l'Agenzia si è posta come referente tra i partner locali per due azioni specifiche, una relativa a "Intermodal Mobility Solutions", che prevede di migliorare l'intermodalità operando sugli hub di interscambio, e l'altra a "Collaborative Open Data framework for mobility and services", finalizzata a governare la fornitura e la diffusione di (open) dati relativi a traffico e trasporti.

Il progetto sarà presentato all'Unione Europea nell'aprile 2015 per un primo stage di approvazione e nell'ottobre 2015 per un secondo stage. In caso di finanziamento, esso sarà operativo dal 2016.

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 aprile 2015 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato aggiornati a tutto il mese di dicembre 2014. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2014 sono stati venduti 390 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 1 milione 051 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella sottostante.

	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
Ottobre 2014	1.352	18.897	15.697	35.946	€ 2.704,00	€ 47.242,50	€ 47.091,00	€ 97.037,50
Novembre 2014	1.343	16.427	13.253	31.023	€ 2.686,00	€ 41.067,50	€ 39.759,00	€ 83.512,50
Dicembre 2014	1.209	18.902	14.057	34.168	€ 2.418,00	€ 47.255,00	€ 42.171,00	€ 91.844,00
TOTALE	13.080	212.307	165.008	390.395	€ 26.160,00	€ 530.767,50	€ 495.024,00	€ 1.051.951,50

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 nell'orizzonte temporale annuale

previsto dalla sperimentazione (periodo ottobre 2013 - settembre 2014) 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%

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

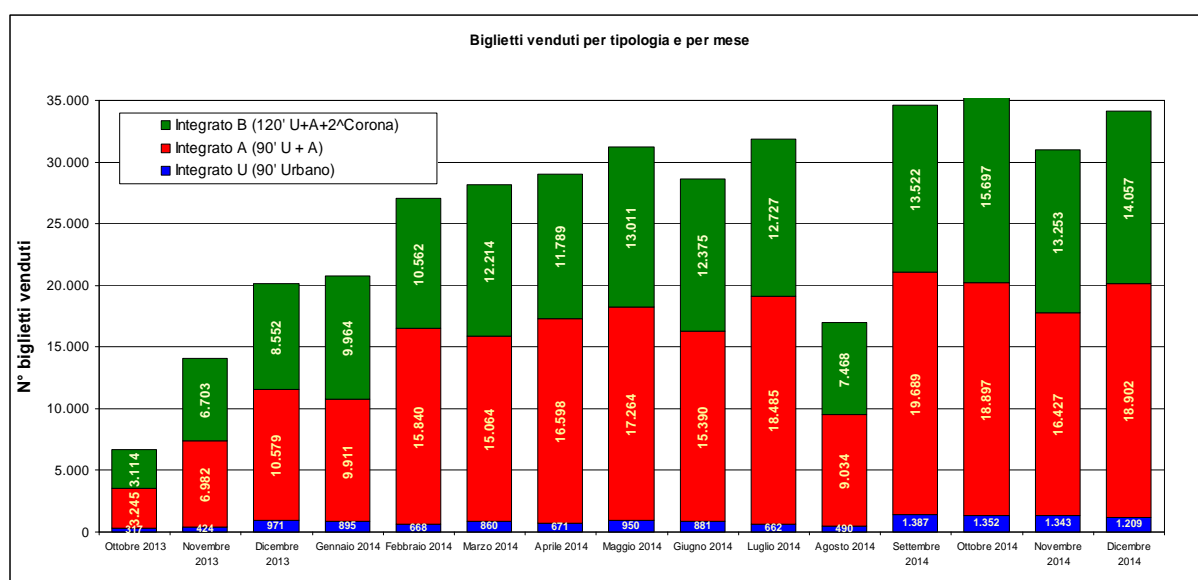
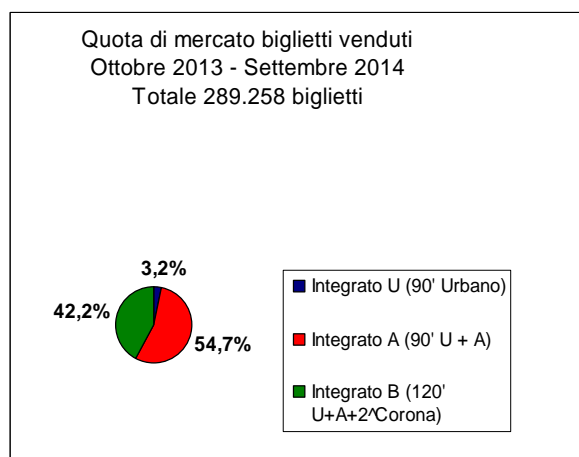
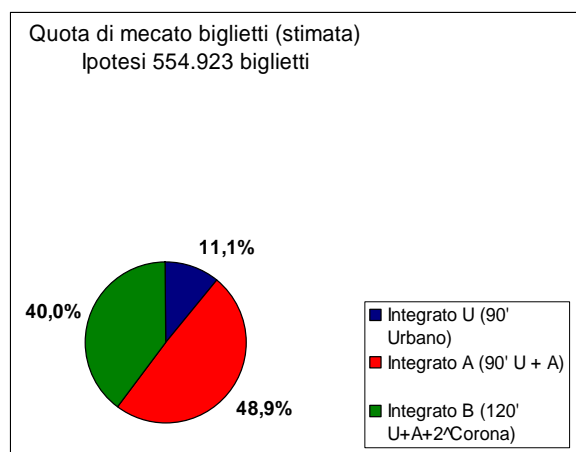


Figura 25 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitano

Analizzando il periodo annuale da ottobre 2013 a settembre 2014, 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 registra 2,2 punti percentuali di vendite in più.



Date le vendite inferiori alle previsioni (390 mila biglietti da ottobre 2013 a dicembre 2014 rendicontati contro 544 mila biglietti previsti dal modello per il periodo di sperimentazione annuale) è stato possibile estendere la validità della sperimentazione oltre l'anno solare che era stato ipotizzato con l'Accordo tra Enti e Aziende.

Nell'ipotesi di un volume di vendite futuro pari alla media mensile dei mesi commercialmente più significativi (da gennaio a giugno e da settembre a dicembre 2014), per un volume di 30.064 biglietti venduti/mese la somma stanziata a ripiano di € 528.308 IVA inclusa garantirà una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto giugno 2015.

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

Nel documento del Bilancio di Previsione 2014, redatto nel 2013, è stata inserita la seguente tabella nella quale si riproponeva l'evoluzione dei progetti ferroviari (servizi cadenzati alla mezz'ora) e la valorizzazione economica per il triennio 2014 – 2016:

			ESERCIZIO 2014	ESERCIZIO 2015	ESERCIZIO 2016
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	3.809.973	3.832.742	3.825.092
		euro	51.548.624	52.640.801	53.749.361
	Modane - Susa - Torino	tr X km	1.815.303	1.826.152	1.822.507
		euro	20.492.176	21.021.367	21.558.496
	Pinerolo - Torre Pellice	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	Torino - Pinerolo	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	Torino - Chivasso - (Novara)	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	FM2 Pinerolo - Torino - Chivasso	tr X km	922.774	928.289	926.436
		euro	13.368.748	13.611.094	13.857.076
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	Chieri - Torino - (Rivarolo)	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	FM1 Chieri - Torino - (Rivarolo - Pont)	tr X km	317.860	319.760	319.121
		euro	4.257.720	4.334.903	4.413.244
	Torino - Chivasso - Ivrea	tr X km	116.159	116.853	116.620
		euro	1.732.145	1.763.545	1.795.416
CONTRATTI DI SERVIZIO	Torino - Bra	tr X km	0	0	0
		euro	0	0	0
	FM4 Bra - Carmagnola - Stura	tr X km	637.876	641.688	640.407
		euro	11.697.836	11.909.892	12.125.129
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr X km	946.700	952.358	950.457
		euro	19.631.493	19.631.493	19.631.493
	Torino - Germagnano - Ceres	tr X km	494.392	497.347	496.354
		euro	10.252.090	10.252.090	10.252.090
CONTRATTI DI SERVIZIO	(Chieri) - Torino - Rivarolo (FM1)	tr X km	452.308	455.011	454.103
		euro	9.379.404	9.379.404	9.379.404
CONTRATTI DI SERVIZIO	TOTALE	tr X km	4.756.673	4.785.100	4.775.549
		euro	71.180.117	72.272.295	73.380.855

La definizione della produzione teorica di servizi, effettuata sulla base dell'esercizio 2013, tiene conto dell'evoluzione del SFM ed è stata calcolata sulla base progettuale dei volumi di produzione e sui preventivi pervenuti da Trenitalia e GTT.

La stima delle compensazioni per le due Imprese ferroviarie (Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A.) tiene conto delle differenti modalità di calcolo stabilite nei rispettivi Contratti di servizio, al netto dell'Iva e degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate da parte dell'Agenzia.

2.3.1.1. Il contratto con Trenitalia

In data 28 giugno 2011 tra Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Trenitalia S.p.A. è stato stipulato il Contratto di Servizio Prot. N. 165 Rep. Cont., valevole dal 1 gennaio 2011 al 31 dicembre 2016, che ha sostituito il Contratto di Servizio Prot. N. 80 Rep. Cont. del 22/12/2006, valevole dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2007.

La gestione del Contratto viene effettuata con scambio di corrispondenza, nei termini e con le modalità stabilite, nonché mediante riunioni periodiche del Comitato Tecnico di gestione di cui sono componenti rappresentanti di entrambe le parti.

Il Comitato Tecnico svolge funzioni di assistenza alle Parti, di interpretazione e di applicazione del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, con particolare riferimento all'applicazione di sanzioni, riduzioni di corrispettivo e riconoscimento di incentivi.

Allo stato è possibile confrontare il preventivo dei servizi programmati con i dati di pre-consuntivo dei servizi effettuati. L'analisi dei dati di pre-consuntivo di Trenitalia S.p.A., relativa ai servizi ferroviari, è sintetizzata nella seguente tabella:

	GENNAIO/DICEMBRE 2014	TRENI DIR- REG	
		TRENI*KM	N. TRENI
a	PROGRAMMAZIONE INIZIALE	3.667.085	67.473
b	VARIAZIONI IN CORSO D'ORARIO PER INTERRUZIONI PROGR	- 139	- 2
c=a+b	TRENI PROGRAMMATI	3.666.946	67.471
TRENI SOPPRESSI			
<i>cause:</i>			
	b.1 - EVENTI FORTUITI O ACCIDENTALI	5.224	173
	DI CUI, CON EFFETTUAZIONE BUS SOSTITUTIVO	2.498	75
	b.2 - CAUSE GESTIONALI		
	GUASTI MATERIALE ROTABILE	29.429	624
	CAUSE VARIE GESTIONALI	2.432	56
	SCIOPERI	35.139	625
	INTERRUZIONI LINEA	5.555	175
	TOTALE SOPPRESSIONI PER CAUSE GESTIONALI	72.555	1.480
	DI CUI, CON EFFETTUAZIONE BUS SOSTITUTIVO	19.207	381
d	totale treni soppressi	77.778	1.653
SERVIZI FERROVIARI RESI			
	TRENI EFFETTUATI IN FORMA DIRETTA (c - d)	3.589.168	65.818
	TRENI SOPPRESSI PER EVENTI FORTUITI O ACCIDENTALI CON CONTINUITA' DEL SERVIZIO GARANTITA	5.224	173
e	totale servizi ferroviari resi	3.594.391	65.991

2.3.1.2. Il contratto con GTT

Il Contratto di Servizio applicato nel 2014 è il Contratto sottoscritto nel 2006, con validità prevista fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento dei servizi; il Contratto disciplina l'esercizio sulle linee "Canavesana" (ora Sfm1) e Torino Dora – Germagnano – Ceres (ora SfmA).

Nonostante l'orizzonte di medio – lungo periodo del servizio sarà caratterizzato dalle variazioni di produzione consentite dall'apertura all'esercizio ferroviario del collegamento fra la stazione di Rebaudengo, il passante ferroviario e la linea Torino – Germagnano SfmA (attualmente segregata e Torino Dora), nel corso dell'esercizio 2014 il servizio di base è stato rimodulato sperimentalmente con l'obiettivo di ridurre la spesa a carico dell'Ente, secondo gli indirizzi ricevuti dalla Direzione Trasporti della Regione.

In particolar modo durante le festività prolungate di interruzione dell'anno scolastico è stato sospeso il servizio ferroviario nelle tratte montane; nel periodo estivo inoltre il servizio ferroviario è stato

sospeso nella tratta Ciriè – Germagnano per consentire i lavori indifferibili di manutenzione dell'infrastruttura (galleria e scarpate lungo la linea) richiesti dall'Impresa ferroviaria.

In sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto è stato calcolato con cadenza mensile il valore del bonus a ristoro dei ritardi subiti dai viaggiatori. In ogni caso il risultato del bonus per i dodici mesi dell'anno è stato nullo, visto il rispetto degli indici di regolarità e di puntualità del servizio previsti dal Contratto.

Parimenti, l'analisi dei dati di consuntivo di G.T.T. S.p.A. – Divisione MetroFerro è sintetizzata dalle due seguenti tabelle, rispettivamente l'una per i servizi ferroviari e l'altra per i servizi sostituiti programmati in orario con autobus:

	PERCORRENZE EFFETTIVE	PERCORRENZE NON EFFETTUATE PER CAUSE INDEPENDENTI DA GTT	PERCORRENZE NON EFFETTUATE PER CAUSE GESTIONALI	PERCORRENZE PROGRAMMATE
	[TrenixKm]	[TrenixKm]	[TrenixKm]	[TrenixKm]
FERROVIA TORINO CERES (sfmA)	467.849	2.648	499	470.676
TORINO-CIRIE'	287.037	1.580	383	288.680
CIRIE' - GERMAGNANO	147.092	948	96	148.136
GERMAGNANO-CERES	33.720	120	20	33.860
FERROVIA CANAVESANA (sfm1)	443.643	2.224	496	446.363
PONT - RIVAROLO	24.592	240	-	24.832
RIVAROLO-SETTIMO	266.829	1.210	295	268.334
SETTIMO - TORINO P.S.	152.222	774	201	153.197
TOTALE FERROVIE	911.492	4.872	995	917.039

AUTOBUS SOSTITUTIVI	PERCORRENZE EFFETTIVE SENZA SOSTITUZIONI TRENI SOPPRESSI	PERCORRENZE NON EFFETTUATE PER CAUSE INDEPENDENTI DA GTT	PERCORRENZE NON EFFETTUATE PER CAUSE GESTIONALI	PERCORRENZE PROGRAMMATE
	[AutobusxKm]	[AutobusxKm]	[AutobusxKm]	[AutobusxKm]
FERROVIA TORINO CERES (sfmA)	232.988	729	14	233.636
FERROVIA CANAVESANA (sfm1)	118.410	296	-	118.475
TOTALE FERROVIE	351.398	1.025	14	352.111

Nelle tabelle di preconsuntivo innanzi riportate i dati di programmazione sono quelli effettivi, basati sulle prospettive di sviluppo dell'Agenzia e, soprattutto, sulle riprevisioni di risorse regionali disponibili per i corrispettivi delle Imprese di trasporto.

Infatti, al fine di ridurre detti corrispettivi storicamente trasferiti fino al livello economicamente sostenibile dalle risorse regionali, l'Agenzia ha avviato, a far data dal 2011, 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 periferiche rispetto all'area metropolitana, nel periodo estivo e nei periodi festivi prolungati dell'anno.

Premesso che sull'asse Torino – Rivarolo – Pont Canavese il tpl è assicurato dalla SFM1 Torino – Rivarolo, dal servizio a modalità mista ferroviaria - automobilistica fra Rivarolo e Pont Canavese nonché dai servizi di linea amministrati dalla Provincia di Torino ed eserciti dal Consorzio Extra.To, per continuare l'allineamento dei costi del servizio di G.T.T. S.p.A. all'assegnazione regionale di risorse, nel periodo giugno – luglio 2014 l'Agenzia e l'Amministrazione Provinciale di Torino hanno riorganizzato la rete di trasporto pubblico extraurbano nell'area di Rivarolo, analizzando nel dettaglio la domanda soddisfatta di utenza, considerando puntualmente i dati di frequentazione dei servizi e le alternative di viaggio, per garantire la mobilità e le necessità delle fasce deboli di utenza.

La predetta riorganizzazione ha consentito a far data dal 15/09/2014 di sospendere l'effettuazione di autobus sostitutivi del servizio ferroviario di G.T.T. S.p.A. fra Rivarolo e Pont Canavese e fra Rivarolo e Castellamonte, per una produzione pari a circa 160.000 bus x km su base anno solare.

2.3.1.3. Preconsuntivo del servizio ferroviario

La seguente tabella visualizza il confronto fra preventivo e pre-consuntivo dei dati di produzione ed economici di tutti i servizi ferroviari gestiti dall'Agenzia.

			ESERCIZIO 2014 PREVENTIVO	ESERCIZIO 2014 PRECONSUNTIVO
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr x km	3.809.973	3.594.981
		euro	€ 51.548.624	€ 48.991.295
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI	tr x km	946.700	911.492
		euro	€ 19.631.493	€ 16.681.614
	AUTOSERVIZI SOSTITUTIVI	bus x km	352.111	351.771
		euro	compresi forfetariamente nei corrispettivi del CdS	

I dati si riferiscono ai programmi di servizio e, pertanto, non considerano le detrazioni per servizi non resi e le sanzioni/penali per mancato raggiungimento degli standard contrattuali calcolate per l'esercizio 2014, che saranno applicate a bilancio nel corso dell'esercizio corrente.

Il decremento dei corrispettivi per Trenitalia S.p.A. è in buona parte ascrivibile alla rinuncia da parte della Società al rimborso della componente energetica (pari a ca 1,3 M€ oltre iva) sul prezzo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, a seguito di un contraddittorio aperto fra Regione, Agenzia e Trenitalia S.p.A. al fine di ridurre la molteplicità delle maggiorazioni previste dal contratto a catalogo.

Il preconsuntivo economico per il CdS di Trenitalia S.p.A. si attesta a circa 50M€, al netto dei ricavi da traffico (stimati pari a ca 12 M€) e al netto dell'Iva. Nondimeno il preconsuntivo è ancora provvisorio e sarà suscettibile alle variazioni dovute alla definizione del saldo d'esercizio; inoltre Agenzia e Trenitalia stanno ricalcolando allo stato l'applicazione del valore del tasso 2014 di adeguamento dei prezzi base del catalogo, in effetto della nota di aggiornamento del D.E.F. 2014 del 30 settembre 2014, che potrebbe determinare fino a ulteriori 0,5 M€ di risparmio di risorse pubbliche.

Di contro la forte riduzione dei corrispettivi per G.T.T. S.p.A. rispetto alle indicazioni teoriche del CdS è dovuta all'assegnazione di risorse della Regione Piemonte per l'esercizio ferroviario che, per il 2014, assommano 16.681.614,35. euro, oltre Iva al 10%.

Dette risorse, così come fissate 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", sono peraltro

comprehensive dei corrispettivi derivanti dagli obblighi di servizio a favore delle persone con mobilità ridotta e degli agenti e funzionari delle Forze dell'ordine.

I dati economici della spesa a consuntivo per G.T.T. S.p.A. potranno essere soggetti a variazione solo a seguito di ulteriori risorse rese disponibili dalla Regione.

Si evidenzia infine che tutti i dati economici sono al netto dell'iva e non comprendono le spese dell'Agenzia per l'esercizio delle funzioni delegate, rispettivamente pari a € 796.922,35 per. con Trenitalia S.p.A. e pari a € 250.224,22 per il C.d.S con G.T.T. S.p.A.

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, è stata stimata pari a Euro 15.883.100,00.

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

La 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.

Tale nuova situazione finanziaria ha reso necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non condivise) 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" commissionato dall'Agenzia allo Studio IBV Hüsler A.G. tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- 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 è tenuto 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 2014, risulta necessario individuare interventi tali da ridurre gli oneri a carico dell'Agenzia per il servizio erogato per un valore pari a circa 8 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 2,5 Mln di vett*km/anno).

Nel quadro delle attività previste dal nuovo Piano di Riorganizzazione conseguentemente predisposto e in corso di valutazione congiunta con la Città di Torino, gli Enti Territoriali interessati e la Società concessionaria, è stata attuata a partire dal mese di maggio 2014 una progressiva rimodulazione del servizio nelle giornate di sabato e Festive nonché nella fascia mattutina delle giornate feriali che, adattando all'effettiva domanda verificata la corrispondente offerta di servizio (intervalli dei passaggi in fermata e/o tipologia dei veicoli impiegati), ha consentito una riduzione degli oneri stimata in circa 2,5 Mln di Euro/anno. È attualmente in corso di valutazione congiunta con la Città un'ipotesi di ulteriore rimodulazione del servizio serale che, in caso di attuazione, potrebbe portare a una riduzione degli oneri a carico dell'Agenzia stimata in circa 4 Mln di Euro/anno.

Gli ulteriori interventi eventualmente necessari, in funzione dell'esito delle verifiche in corso relative sia alla rinegoziazione dei corrispettivi contrattuali che alla possibilità di aumentare le risorse regionali per i Servizi di TPL, saranno oggetto di prossima valutazione congiunta.

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in corso di approfondimento con la Società concessionaria), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2014 risulta complessivamente pari a poco più di 44 Mln di vett*km per un corrispettivo in corso di definizione variabile tra 140 e 143 Mln di Euro circa IVA esclusa, a seconda dell'esito della verifica di ammissibilità di una consistente quota di produzione automobilistica alla compensazione contrattuale prevista per la produzione tranviaria ai sensi dell'art.28 del Contratto⁴.

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 600.000 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 2014, si è reso necessario individuare e programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 400.000 vetture*km/anno circa.

⁴ L'art.28 del Contratto, così come modificato dall'Appendice Contrattuale del 28/05/2013, prevede, tra l'altro, che "Ogni modifica temporanea (di durata non superiore a trenta giorni per le linee automobilistiche e di durata non superiore ai 60 giorni per le linee tranviarie) operata dal Concessionario (comprese le variazioni di materiale rotabile utilizzato) non ha valenza contrattuale, ma gestionale, e non darà luogo a variazioni di corrispettivo pur generando temporaneamente produzioni differenti rispetto a quelle previste dal Programma di Esercizio: in ogni caso il Servizio erogato dovrà essere il più aderente possibile a quanto previsto dal programma di Esercizio, in particolar modo riguardo all'estensione del servizio, alle corse effettuate e alla capacità offerta." Tuttavia, l'esame dei dati forniti dal Sistema Informativo del Servizio, pur confermando sostanzialmente il valore complessivo della produzione erogata nel 2014, evidenzia significative differenze nella ripartizione di tale produzione in base alla tipologia di veicolo impiegato con quanto emerge dalle rendicontazioni periodiche: sono pertanto in corso di svolgimento i relativi approfondimenti congiunti con la Società concessionaria.

Nel quadro delle attività previste dal nuovo Piano di Riorganizzazione conseguentemente predisposto, tutt'ora in corso di valutazione congiunta con il Consorzio concessionario e le Amministrazioni interessate al fine di ricercare la migliore sinergia possibile tra risorse in continua riduzione, equilibrio finanziario del Consorzio/Società consorziate, necessità di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità dell'Area e obbligo da parte delle singole Amministrazioni di rispettare i vincoli di spesa imposti dal c.d. "Patto di stabilità interno", gli interventi sinora attuati (tra i quali si ricorda la progressiva estensione dell'offerta dei Servizi a chiamata "MeBUS" nell'Area Metropolitana) hanno determinato una riduzione della produzione pari a circa 250.000 vett*km/anno.

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in corso di verifica congiunta con il Consorzio concessionario), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2014 risulta la seguente:

Linea	descrizione	Azienda	Produzione anno 2014 (vett*km)	Corrispettivo 2014 (€ IVA esclusa)
73	Moncalieri - Carmagnola	EXTRA.TO (GTT)	62.574	88.041,76
75	Trofarello - Nichelino - Fiat Rivalta	EXTRA.TO (GTT)	52.467	73.821,63
85	Torino - Fiat Rivalta - Piossasco	EXTRA.TO (GTT)	132.239	186.060,70
103	Trofarello/Movicentro - Moncalieri	EXTRA.TO (GTT)	51.259	72.121,41
117	Collegno Fermi - Fiat Rivalta	EXTRA.TO (GTT)	61.602	86.673,31
165	Torino - Ciriè	EXTRA.TO (GTT)	153.696	216.250,27
166	Bosconero - S.Benigno - Torino	EXTRA.TO (GTT)	119.847	168.624,17
382	Torino - Caselle (stab. Alenia)	EXTRA.TO (GTT)	21.331	30.013,14
432	Alpignano - Rivoli - Rivalta - Orbassano - Volperra	EXTRA.TO (GTT)	320.682	451.199,29
175	Torino - Superga - Baldissero - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	79.956	112.498,51
176	Chieri - Riva (stab. Embroco)	EXTRA.TO (VIGO)	41.306	58.116,84
178	Chieri - Tetti Ceppi - Pino Torinese	EXTRA.TO (VIGO)	9.562	13.453,45
179	Torino - S. Luca - Eremo - Pecetto - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	256.237	360.525,04
184	Poirino - Pessione - Chieri	EXTRA.TO (VIGO)	121.451	170.882,12
185	Chieri - Cambiano - Santena - Carignano	EXTRA.TO (VIGO)	107.991	151.942,77
198	Volperra - Orbassano - Torino	EXTRA.TO (CA NOVA)	217.990	306.712,21
335	Rivoli - Grugliasco - S.Mauro (stab. New Holland Kobelco)	EXTRA.TO (CA NOVA)	11.172	15.719,00
435	Torino - CAAT - Orbassano Sito	EXTRA.TO (CA NOVA)	70.455	99.130,75
226	Varisella - Cafasse - Torino	EXTRA.TO (SEAG)	297.965	419.236,61
261	Carignano - La Loggia - Vinovo - Candiolò	EXTRA.TO (SEAG)	5.036	7.085,93
240	Carmagnola - Candiolò - FIAT Rivalta	EXTRA.TO (CHIESA)	55.896	78.645,11
244	Candiolò - Vinovo - Carmagnola	EXTRA.TO (CHIESA)	34.250	48.189,89
246	Fiano - La Cassa - Gioiello - Pianezza - Collegno	EXTRA.TO (GHERRA)	208.517	293.383,42
248	Valdelatorre - Collegno Fermi	EXTRA.TO (GHERRA)	94.419	132.846,97
259	Torino - La Loggia - Carignano - Carmagnola	EXTRA.TO (ATI)	318.928	448.731,41
267	Torino - Vinovo - Piobesi - Carignano	EXTRA.TO (SADEM)	375.287	528.029,09
268	Torino - Caselle Aeroporto	EXTRA.TO (SADEM)	631.575	287.202,28
431	Piobesi - Vinovo - La Loggia - Moncalieri	EXTRA.TO (SADEM e ATI)	12.720	17.897,04
354	Carignano - Santena - Cambiano	EXTRA.TO (CA NOVA)	33.052	46.503,60
442	Nichelino - Torino - Ferriera (stab. Teksid)	EXTRA.TO (CA NOVA)	51.836	72.932,69
---	MEBUS Collina chierese	EXTRA.TO (VIGO)	25.208	35.466,95
---	MEBUS Nord Ovest	EXTRA.TO (GHERRA)	31.184	43.876,04
---	MEBUS Settimo	EXTRA.TO (DE MARCHI)	69.748	98.135,15
---	MEBUS Ospedali	EXTRA.TO (CA NOVA)	9.806	13.797,46
TOTALE			4.147.241,81	5.309.076,05

per un Totale annuo di Euro 5.309.076,05 oltre IVA (comprensivo della somma di Euro 75.330,00 IVA esclusa per 4.185 ore di attività degli Operatori di call-center relativi ai Servizi a chiamata MeBUS) a fronte di una produzione di 4.147.241,81 vett*km.

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).

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.

La situazione riguardante il 2014 risulta la seguente:

	vett*km base previste	Euro/km	corrispettivo (EURO)	vett*km base consuntivo	scostamento da preventivo
Rete urbana	171.000	2,70	461.700,00	167.766	-1,89%
Prolungamento Linea 30	15.500	2,60	40.300,00	15.715	1,39%
TOTALE	186.500		502.000,00	183.481	-1,62%

La minor produzione registrata a consuntivo rispetto a quella contrattuale (-3.019 vett*km) rientra nella franchigia contrattualmente ammessa ($\pm 2\%$) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente.

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 25.215,09 + IVA (applicando a tale quota le medesime riduzioni disposte con DGR n.18-6536 del 22/10/2013).

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.

	produzione vett*km	corse	Euro/km	Euro/corsa	corrispettivo (EURO)
Rete Urbana e parte Linee 39, 67 (consuntivate nella produzione Contratto di Torino)	770.138		2,515		1.936.521,24
TOTALE anno 2014 TPL (IVA esclusa)					1.936.521,24
IVA 10%					193.652,12
TOTALE TPL IVA inclusa					2.130.173,37

Servizi scolastici		3.652		85,692	312.947,18
TOTALE anno 2014 Servizi scolastici (IVA esclusa)					312.947,18
IVA 10%					31.294,72
TOTALE Servizi scolastici IVA inclusa					344.241,90

La situazione riguardante il 2014 risulta la seguente:

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.

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.).

La situazione riguardante il 2014 risulta la seguente:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE	TOTALE	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento)	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2014 (Linee 1, 2 3 e Servizio scolastico)	194.191	€ 371.992,79
CONSUNTIVO 2014	186.620	€ 356.878,25

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 40.593,60 + IVA (applicando a tale quota le medesime riduzioni disposte con DGR n.18-6536 del 22/10/2013).

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.

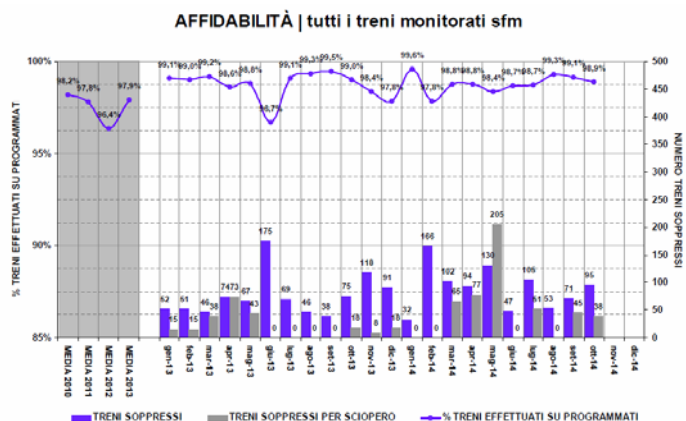
L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia www.mtm.torino.it alla sezione "Monitoraggio dei servizi".

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

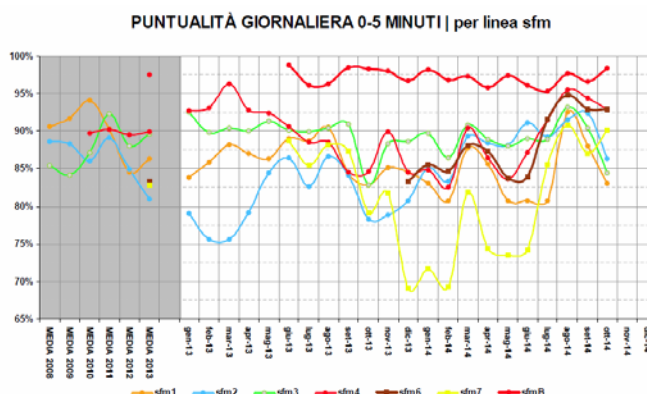
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere 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 di 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

DATI TRENO

profili per orario medio in arrivo (decreasing)

NUMERO	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA PERIODICITÀ	TRENI EFFETTUATI	PUNTUALITÀ RITARDO MEDIO ARRIVO	TRENI					TRENI 04-45 MIN	TRENI 45-15 MIN	TRENI 15-5 MIN	TRENI 5-0 MIN	% TRENI PUNTUALITÀ	RITARDO MEDIO PARTENZA
							0	5	10	15	20						
30096	TORINO PORTA SUGA	20:13	CHIERI	20:40	16:40	27	8,24	15	8	3	1	0	0	0	0	8,80	
30020	CHIERI	16:10	TORINO PORTA SUGA	16:40	16:40	31	7,74	20	1	0	1	0	1	0	0	1,10	
30038	CHIERI	20:40	TORINO LINGOTTO	21:10	16:40	27	7,70	19	4	3	1	0	0	0	0	6,65	
30030	CHIERI	7:40	TORINO PORTA SUGA	8:10	16:40	27	6,65	16	10	1	1	0	0	0	0	3,22	
30028	CHIERI	6:40	TORINO PORTA SUGA	7:10	16:40	27	5,22	17	10	0	0	0	0	0	0	1,89	
30080	TORINO PORTA SUGA	10:43	CHIERI	10:10	16:40	23	5,04	16	6	1	0	0	0	0	0	5,07	
30082	TORINO PORTA SUGA	10:13	CHIERI	10:40	16:40	27	4,89	20	5	2	0	0	0	0	0	5,17	
30032	CHIERI	17:40	TORINO PORTA SUGA	18:10	16:40	23	4,70	16	6	1	0	0	0	0	0	2,17	
30036	CHIERI	10:40	TORINO PORTA SUGA	11:10	16:40	23	4,67	18	3	2	0	0	0	0	0	3,43	
30040	TORINO PORTA SUGA	6:43	CHIERI	7:10	16:40	27	4,52	19	8	0	0	0	0	0	0	4,09	
30042	TORINO PORTA SUGA	7:43	CHIERI	8:10	16:40	27	4,50	20	7	0	0	0	0	0	0	4,52	
30026	CHIERI	19:10	TORINO PORTA SUGA	19:40	16:40	27	4,43	21	5	1	0	0	0	0	0	1,78	
30086	TORINO PORTA SUGA	17:13	CHIERI	17:40	16:40	31	4,37	28	0	2	1	0	0	0	0	3,19	
30006	CHIERI	9:10	TORINO PORTA SUGA	9:40	16:40	27	4,33	19	8	0	0	0	0	0	0	2,31	
30006	CHIERI	6:10	TORINO PORTA SUGA	6:40	16:40	27	4,33	16	8	0	0	0	0	0	0	2,31	
30044	TORINO PORTA SUGA	6:43	CHIERI	7:10	16:40	27	4,28	20	6	1	0	0	0	0	0	5,80	
30076	TORINO PORTA SUGA	10:13	CHIERI	10:40	16:40	27	4,15	17	10	0	0	0	0	0	0	5,07	
30088	TORINO PORTA SUGA	10:13	CHIERI	10:40	16:40	27	4,11	24	1	2	0	0	0	0	0	3,78	

GIORNALIERA

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 frequenze 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.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei dati del monitoraggio ai fini della verifica degli impegni contrattuali, sono stati elaborati i dati di puntualità (percentuale dei treni arrivati al capolinea in orario rispetto all'orario programmato) e di affidabilità (percentuale dei treni partiti ed arrivati a termine corsa rispetto al numero di treni programmati).

In questo modo è stato possibile verificare gli impegni contrattualmente stabiliti rispetto a:

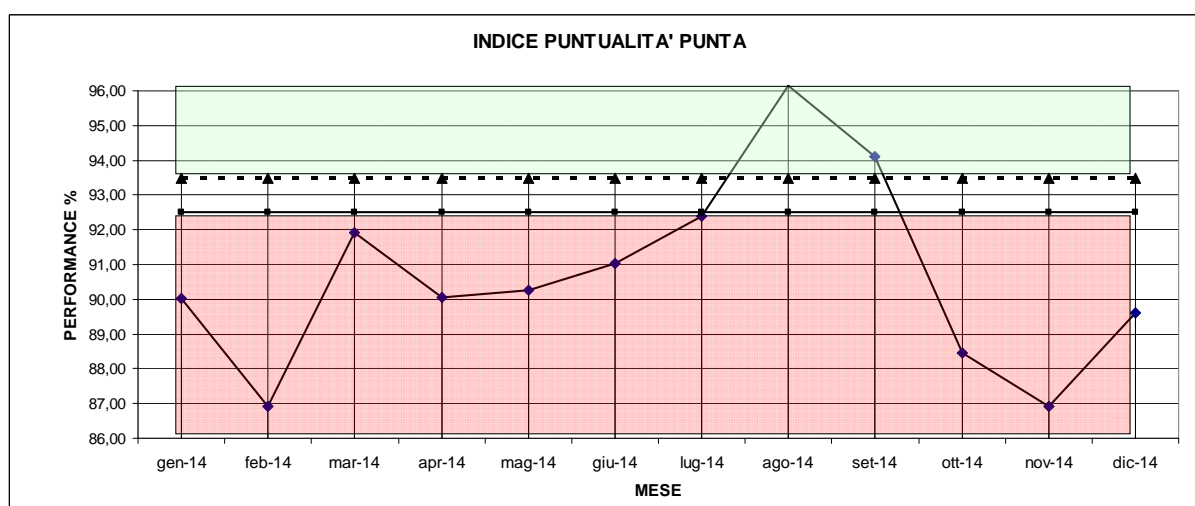
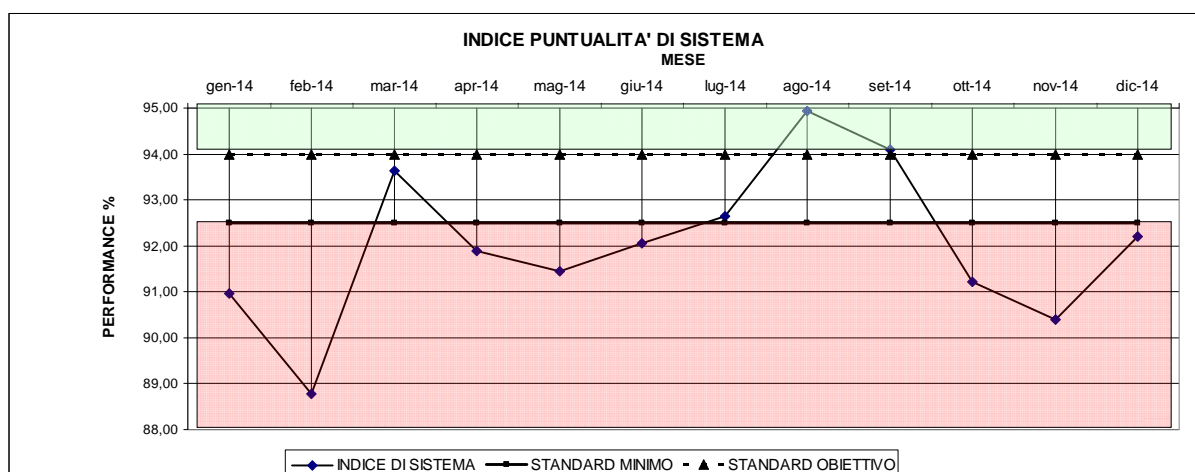
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dell'intero sistema di servizi;

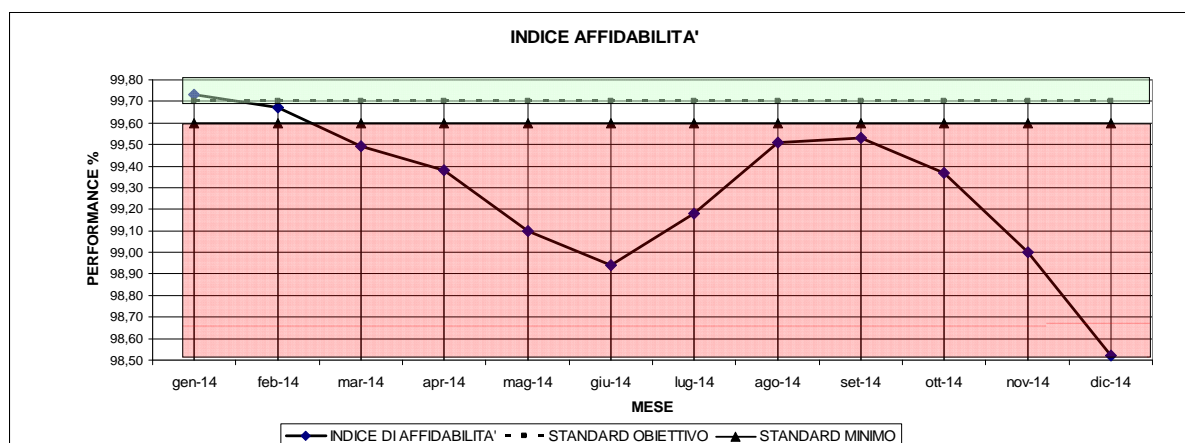
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dei servizi delle ore di punta, ovvero dei treni in arrivo a destinazione nella fascia oraria 6.00-9.00 e dei treni in partenza nella fascia oraria 17.00-19.00, da lunedì a venerdì;
- standard minimo di affidabilità.

Per il 2014 il CdS ha stabilito i seguenti valori indice:

	standard minimo	standard obiettivo
standard di puntualità sistema	92,5%	94,0%
standard di puntualità punta	92,5%	93,5%
standard di affidabilità	99,6%	99,7%

e, sulla base dei dati registrati, sono stati disegnati i seguenti andamenti, dove le aree in colore rosa nei grafici rappresentano i livelli di performance inferiori ai minimi previsti e, viceversa, le aree verdi rappresentano i livelli di performance premianti:





Premesso che Il mancato rispetto degli standard minimi comporta l'applicazione di una sanzione su base mensile e, all'inverso, il superamento degli obiettivi comporta l'applicazione di un premio su base mensile, per l'annualità 2014 il Comitato Tecnico di gestione del Contratto di Servizio ha approvato le seguenti partite economiche:

	PENALI	SANZIONI	PREMI
PUNTUALITA'	€ 219.600,00		€ 25.800,00
AFFIDABILITA'	€ 28.800,00		0,00

In materia di qualità del servizio ferroviario offerto a bordo durante il viaggio, il Contratto di Servizio fra Agenzia e Trenitalia prevede la valutazione puntuale di un insieme di elementi fra cui la pulizia degli ambienti interni e dei sedili, la pulizia dell'esterno cassa, il confort, l'efficienza dell'impiantistica di bordo a servizio dell'utenza (riscaldamento, condizionamento, illuminazione) e le informazioni circa il viaggio in corso.

Dal 1^a settembre 2013 la Regione Piemonte ha riavviato il monitoraggio di detti elementi, su tutto il servizio ferroviario del territorio regionale, ad opera di un'Impresa terza specializzata nel settore.

La sintesi del monitoraggio è rappresentata dalla seguente tabella in cui si rileva lo scostamento tra i dati elaborati per ciascun elemento caratteristico e gli standard minimi contrattualmente previsti per l'annualità 2014 (colonna del valore obiettivo).

Nell'ottica del principio contrattuale del miglioramento continuo, i valori minimi della qualità servizio assumono annualmente valori più elevati. Allo stato le deficienze del servizio, piuttosto rilevanti per alcuni elementi quali l'informazione a bordo con sistemi sonori e/o video, il funzionamento delle porte intercomunicanti fra le vetture e la pulizia dell'esterno carrozza, portano all'applicazione di sanzioni per € 304.926,62 euro a carico di Trenitalia.

		PERIODO	DAL	01/01/2014		
			AL	31/12/2014		
		a	b	c	d	e
N°	Caratteristica del servizio	n° treni rilevati (osservazioni)	n° treni (osservazioni) conformi	Rapporto Conformità % (b/a)	Valore obiettivo Anno 2014 %	Delta % (c-d)
3,1	Pulizia dei locali	3180	2830	89,0	90,0	-1,01
3,2	Pulizia dei sedili	3180	2851	89,7	66,0	23,65
3,3	Servizi igienici	3180	2337	73,5	74,0	-0,51
3,4	Riscaldamento/Climatizzazione	3180	2977	93,6	92,0	1,62
3,5	Informazione a bordo	3180	1885	59,3	68,0	-8,72
3,6	Porte di accesso	3180	3180	100,0	76,0	24,00
3,7	Porte intercomunicanti	2430	1890	77,8	97,0	-19,22
3,8	Esterno carrozza	3180	1382	43,5	65,0	-21,54

Oltre a ciò il Contratto prevede anche la previsione di un indice di sistema, su base annuale, che rappresenta una valutazione complessiva del viaggio; il calcolo di detto indice si basa su una somma delle osservazioni delle medesime caratteristiche tecniche di servizio della tabella precedente ponderate fra loro in funzione della soddisfazione espressa dall'utenza relativamente a ciascuna caratteristica, secondo le rilevazioni di un'indagine di *customer satisfaction*.

Il valore obiettivo dello standard è fissato annualmente in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto sulla base delle misurazioni dell'annualità precedente, degli impegni assunti da Trenitalia in materia di rinnovo del materiale rotabile e sviluppo del programma degli investimenti, al fine del miglioramento continuo del servizio.

L'applicazione dell'algoritmo per il 2014 porta alla determinazione di un premio a favore di Trenitalia S.p.A. pari a 10.000 euro.

		a	b	c	i	l		
N°	Caratteristica del servizio	n° treni rilevati (osservazioni)	n° treni (osservazioni) conformi	Rapporto Conformità % (b/a)	Grado soddisfazione e clientela	Iq Indice qualità (b x i)	m	Valore obiettivo Iq 2014
3,1	Pulizia dei locali	3180	2830	89,0	12,16	10,82		77,50
3,2	Pulizia dei sedili	3180	2851	89,7	12,26	10,99	n	Punti decimali scostamento (l-m) x 10
3,3	Servizi igienici	3180	2337	73,5	10,85	7,97		9,46
3,4	Riscaldamento/Climatizzazione	3180	2977	93,6	13,20	12,36		
3,5	Informazione a bordo	3180	1885	59,3	12,68	7,52	o	Premio unitario €/p.to decimale
3,6	Porte di accesso	3180	3180	100,0	12,93	12,93		1.000,00
3,7	Porte intercomunicanti	2430	1890	77,8	12,93	12,93	p	Premio totale € (n x o)
3,8	Esterno carrozza	3180	1382	43,5	13,39	10,41		10.000,00
					12,52	5,44		
					TOTALE	78,45		

I dati di monitoraggio rilevati dagli ispettori regionali sono applicabili anche per il Contratto di Servizio fra Agenzia e GTT S.p.A.

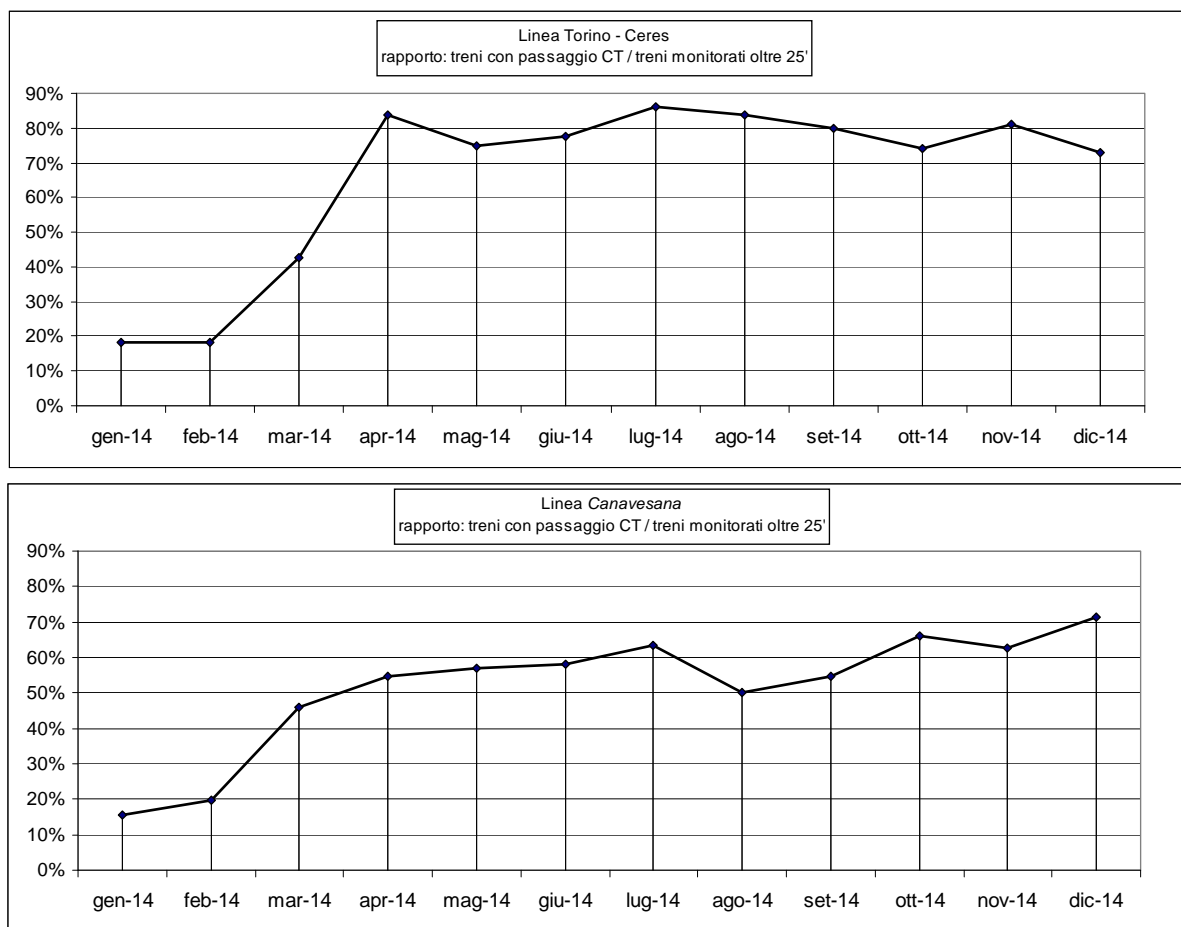
Tuttavia gli elementi di valutazione sono differenti per i due Contratti di Servizio, e le sanzioni a carico di GTT per il 2014 sono pari a 3.550 euro, per lo più applicate a causa dei servizi igienici non utilizzabili.

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT in tema di puntualità ed affidabilità è stato effettuato sulla base dei dati ricevuti dall'Impresa, verificati tramite il sistema informativo PIC di RFI per quanto riguarda la linea sfm1 Canavesana, dai consuntivi degli ispettori regionali e nel corso dei sopralluoghi diretti dell'Agenzia a seguito di segnalazioni provenienti da Enti, da utenti o da terzi interessati. Se si escludono le cause di ritardo e/o di soppressione non attribuibili all'Impresa ferroviaria, stabilite dal Contratto di Servizio, in ogni mese sono stati rispettati i livelli minimi di qualità previsti.

Dai report mensili dagli ispettori regionali della Società Scenari Srl – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – l'Agenzia ha elaborato l'andamento del servizio di controlleria a bordo dei titoli di viaggio.

Poiché era noto l'allentamento di tale attività da parte del personale delle Imprese ferroviarie, nella prima parte dell'anno l'Agenzia ha evidenziato a GTT la necessità di riattivare le procedure 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.

Nel merito le iniziative della dirigenza di GTT hanno prodotto risultati interessanti che possono essere sintetizzati nei seguenti diagrammi, costruiti con i dati di Scenari Srl:



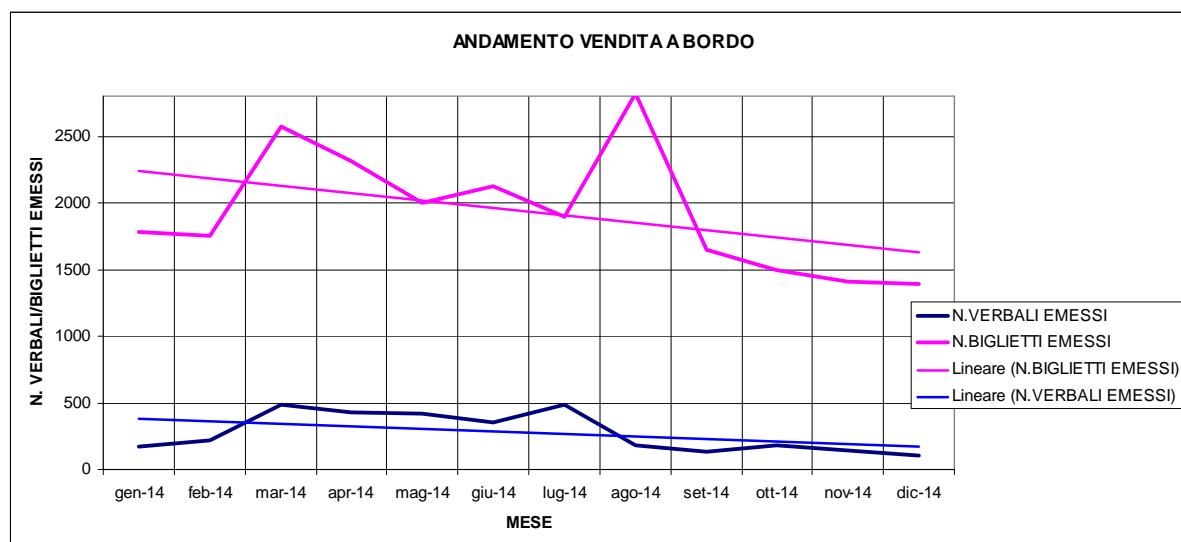
Nelle due curve è rappresentato, per ciascuna delle due linee di GTT, l'andamento del rapporto fra i treni monitorati dagli ispettori regionali per almeno 25' e i treni in cui è stato accertato il passaggio del Capotreno nelle aree occupate dai viaggiatori.

Si ritiene infatti che, per l'ispettore a bordo, un tempo pari almeno a 25' sia sufficiente a rilevare l'azione del personale dell'impresa oltre ad effettuare tutti gli accertamenti previsti dal monitoraggio.

A parità di risultato raggiunto nel mese di dicembre 2014, è evidente la crescita repentina del rapporto sulla linea Torino – Ceres (sfmA) e il maggior transitorio che ha caratterizzato la linea sfm1.

Oltre a ciò la presenza del Capotreno concorre a ridurre l'evasione tariffaria.

I seguenti dati di vendita di biglietti a bordo, per gli utenti sprovvisti per qualsiasi motivo di titoli di viaggio, sono la dimostrazione che il fenomeno dell'evasione non è da trascurare.



I picchi di vendita e di emissione di verbali del mese di agosto 2014 sono dovuti principalmente alla chiusura estiva di alcuni punti vendita di tipologia commerciale, affidatari di biglietti del TPL.

In ogni caso la pendenza delle linee di tendenza dimostra l'efficacia delle iniziative; molto probabilmente, ad assestamento dell'attività di controlleria, la curva dell'andamento delle vendite si smorzerà naturalmente. Nel frattempo continua l'attività di monitoraggio di questa fattispecie.

2.3.3.2. Iniziativa VISTO – Come sono i nostri treni

Nell'ambito dell'obiettivo di attività 2014 “Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale” è stata definita un'attività denominata “Progetto monitoraggio della qualità del servizio con il coinvolgimento dell'utenza”.

L'Agenzia con questa iniziativa ha inteso:

- Fornire ai cittadini informazioni dettagliate sulla programmazione dei treni prevista nel contratto di servizio con Trenitalia e GTT, attraverso la pubblicazione dell'elenco materiali programmati per singolo treno;
- sperimentare una forma di partecipazione attiva attraverso un questionario online il cui obiettivo è la raccolta di informazioni sul materiale rotabile osservato e che prevede anche alcune domande sulla qualità percepita del servizio.

L'indagine è rivolta a tutti i cittadini che usano il trasporto ferroviario metropolitano e intendono diventare cittadinanza attiva segnalando il livello quantitativo e qualitativo di erogazione dello stesso.

A tale scopo, nel mese di ottobre 2014 l'Agenzia ha avviato un canale di monitoraggio dell'offerta ferroviaria denominato “**Visto – come sono i nostri treni**”, a disposizione degli utenti seppur in forma sperimentale sul sito web <http://www.sfmtorino.it>.

Logo dell'iniziativa “Visto – come sono i nostri treni”

Ottobre 2014



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.

I risultati di questi due mesi di raccolta segnalazioni sono riportati nel documento di sintesi "Risultati dell'iniziativa", pubblicato da inizio 2015 anche sul sito web <http://www.sfmtorino.it>.

VISTO – COME SONO I NOSTRI TRENI

Risultati dell'iniziativa

17 ottobre – 13 dicembre 2014



2.3.3.3. 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.

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

2.3.3.4. Osservazione del servizio extraurbano

Per l'osservazione del Servizio extraurbano l'Agenzia e la Città Metropolitana (ex-Provincia) di Torino 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 Città Metropolitana.

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 e reportistica (c.d. *Crusotto OTX*), sviluppata nel corso degli anni in relazioni alle esigenze di monitoraggio del Servizio da parte dell'Agenzia.

Nel corso del 2014 è stata ultimata l'attività di rinnovamento degli apparati di bordo OTX, con installazione della versione COBRAM-XP2, tecnologicamente più avanzata e dotata di maggiore capacità di interfaccia con apparati esterni. L'implementazione dei nuovi apparati di bordo (avviata nel 2013) ha interessato complessivamente 161 veicoli in Servizio di TPL di competenza dell'Agenzia; si prevedono in futuro possibili estensioni degli apparati XP2 alla restante parte della flotta (di competenza della Città Metropolitana).

Nel corso del 2014 è stata inoltre portata a termine l'implementazione di un *upgrade* dell'algoritmo OTX (software di Centro), che oggi è in grado di:

- recepire le "dichiarazioni" trasmesse, nell'ambito del Sistema BIP, dall'autista del Servizio svolto (targa che effettua la corsa);
- utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l'efficienza di associazione "veicolo-corsa", lavorando in *post-processing* rispetto all'algoritmo OTX originario.

Nel corso del 2014 sono infine proseguite specifiche attività (alcune delle quali avviate già negli anni passati), finalizzate ad estendere e rafforzare le attuali funzionalità del Sistema OTX, in particolare:

1. la sperimentazione di apparati "conta-passeggeri" integrati con il Sistema OTX, installati (con la collaborazione delle Società Terze "Eurotech" e "Divitech") su un numero limitato di veicoli, al fine di valutarne la funzionalità e la possibilità/opportunità di una futura estensione alla flotta in Servizio di TPL interessata;
2. la creazione di un portale WEB di libero accesso ai dati raccolti e gestiti dal Sistema OTX (*OTX Open Data*, disponibile sul sito internet dell'Agenzia), nell'ambito del piano complessivo a livello regionale della predisposizione di strumenti per promuovere l'accessibilità dei dati a scopo professionale da parte di privati cittadini interessati. E' in corso di valutazione, in funzione degli accessi registrati, la possibilità di estendere le informazioni messe a disposizione sul portale (dati in tempo reale, consuntivazioni quali-quantitative del Servizio svolto, ecc.);

lo sviluppo di contatti con i referenti regionali e aziendali del "Progetto BIP" (in particolare di Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T ed Extra.TO), al fine di garantire un'adeguata futura possibilità di interfaccia e scambio dati tra il nuovo Sistema BIP (in corso di avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia) 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.).

2.3.4. La promozione del trasporto pubblico

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

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

2.3.4.1. La comunicazione del SFM

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 SFM.

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.

Continua l'attività di comunicazione rivolta ai cittadini con la distribuzione di orari tascabili personalizzati per stazione ferroviaria e per centro urbano come consueta attività dell'Agenzia. Nel corso dell'anno sono stati realizzati e distribuiti gli orari della linee sfm2 e sfm3, con una versione personalizzata per ogni stazione.

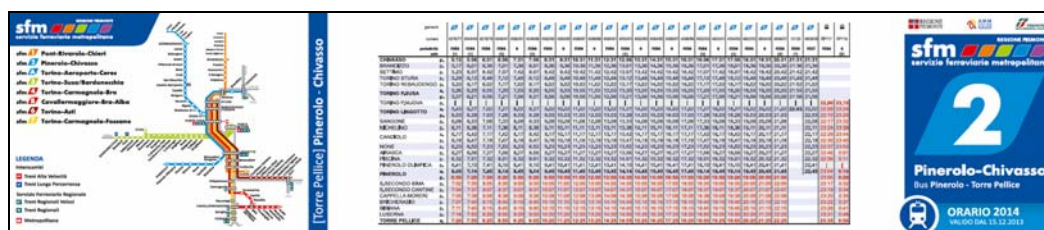


Figura 26 – Orario tascabile– sfm2

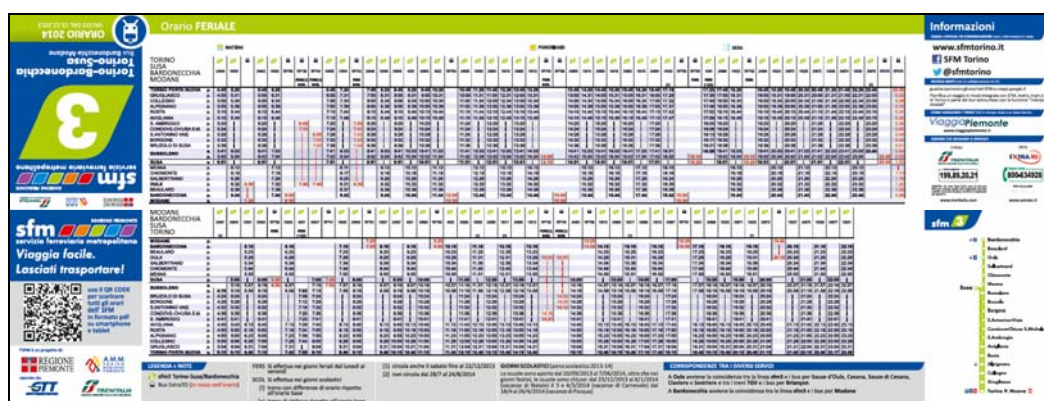


Figura 27 – Orario tascabile– sfm3





Figura 28 – 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 29 – Orario tascabile – Torino

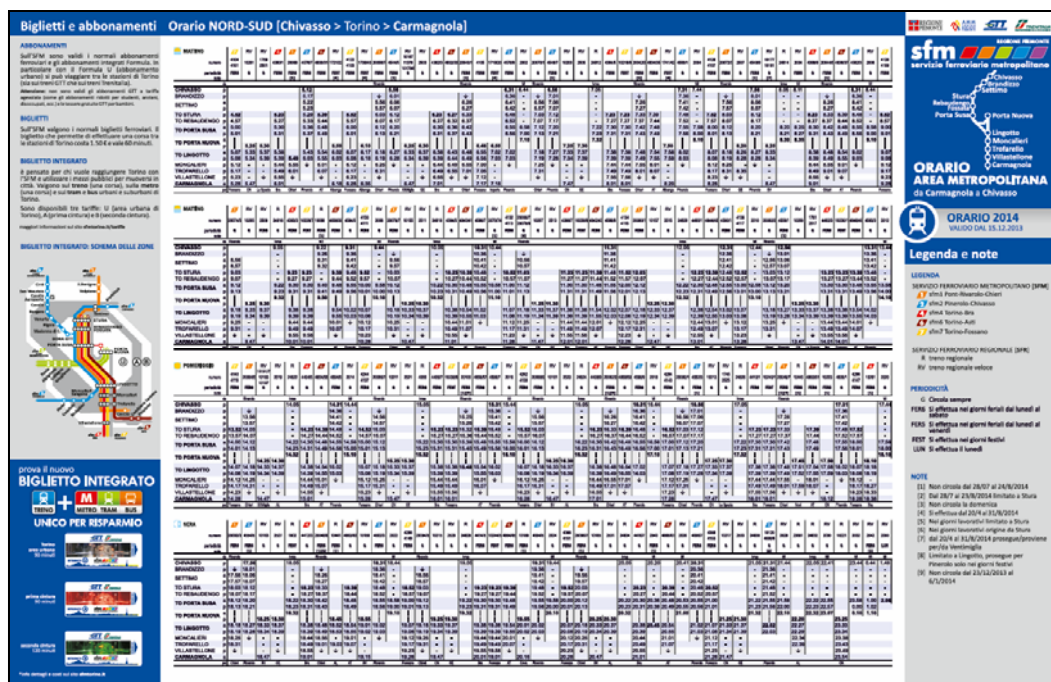


Figura 30 – Orario tascabile – Area Metropolitana

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

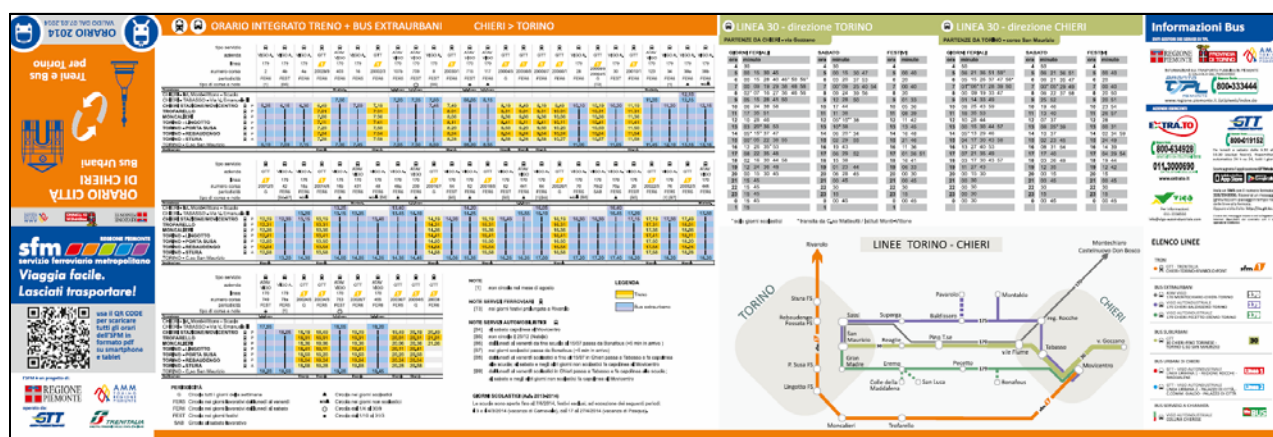


Figura 31 – Orario tascabile personalizzato - Chieri

Con il cambio orario di Dicembre 2014 sono stati realizzati e distribuiti gli orari tascabili di tutte le linee SFM, compresi orari specifici per la città di Torino e per l'Area Metropolitana.



Figura 32 – Gli orari tascabili realizzati per il cambio orario di dicembre 2014

Il 21 gennaio 2014, l'Agenzia ha collaborato con GTT per organizzare la presentazione dei nuovi treni Coradia Meridian prodotti da Alstom e destinati alla linea sfm1.



Figura 33 – Presentazione nuovo Coradia Meridian di GTT

Mercoledì 12 febbraio 2014, è stato siglato l'accordo di programma che definisce e finanzia le opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della linea SFM5 Orbassano-Torino Stura. Per l'occasione l'Agenzia ha collaborato con Trenitalia per la realizzazione di un collegamento straordinario tra Porta Susa e lo scalo di Orbassano con un minuetto a bordo del quale è stato siglato l'accordo.



Figura 34 – Firma Accordo di Programma linea sfm5

Sito internet del SFM.

Nel 2014 è proseguito l'arricchimento del sito web ufficiale del SFM (www.sfmtorino.it) contenente tutte le informazioni di base per viaggiare sui treni del Servizio Ferroviario Metropolitano (descrizione della rete, orari, tariffe, promozioni). Il sito è completato da una apposita sezione dedicata ai servizi regionali (SFR). Ad ogni variazione di orario (comprese le v.c.o.) si è provveduto ad aggiornare tutte le tabelle orari presenti sul sito.

Nei primi mesi del 2014 il sito è stato rinnovato nella sua veste grafica, ora più chiara e leggibile, e nei contenuti. Particolare attenzione è stata rivolta alla fruibilità da dispositivi mobili (*mobile friendly*).

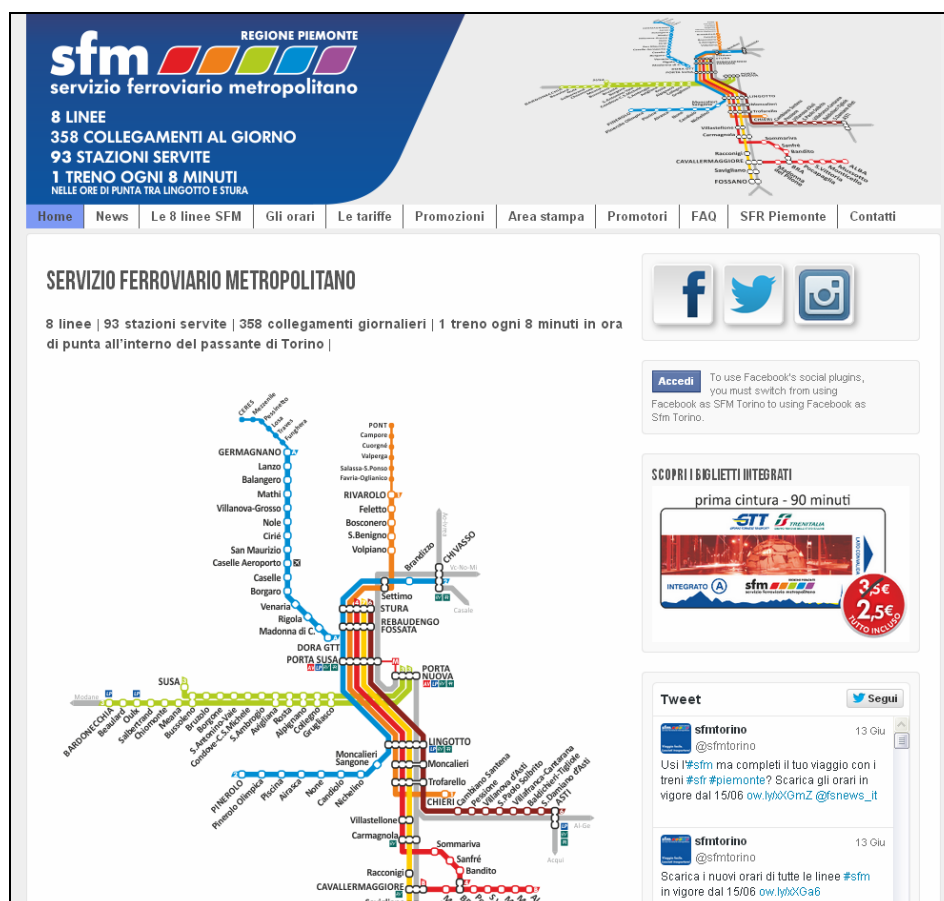


Figura 35 - Home Page del sito SFM a giugno 2013

Il sito ha attualmente circa 800.000 visite/anno.

Attività sui social network (Facebook e Twitter).

È proseguita per tutto il 2014 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.

A dicembre 2014 i fan della pagina Facebook dell'SFM sono quasi 3.500 con un picco massimo di 166 commenti al giorno e una "portata" (numero di persone a cui è stata mostrata una qualsiasi attività della tua Pagina) massima di 6680 persone al giorno.

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 commenti 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.



Figura 36 – Pagina SFM su Facebook: post per la raccolta delle segnalazioni

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 37 – Pagina SFM su Facebook: post per promozione di eventi

Inserimento del SFM in Google Maps

Con la collaborazione di 5T, gli orari del SFM vengono 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. Anche con i cambi orario di giugno e di dicembre 2014 si è provveduto all'aggiornamento dei dati.

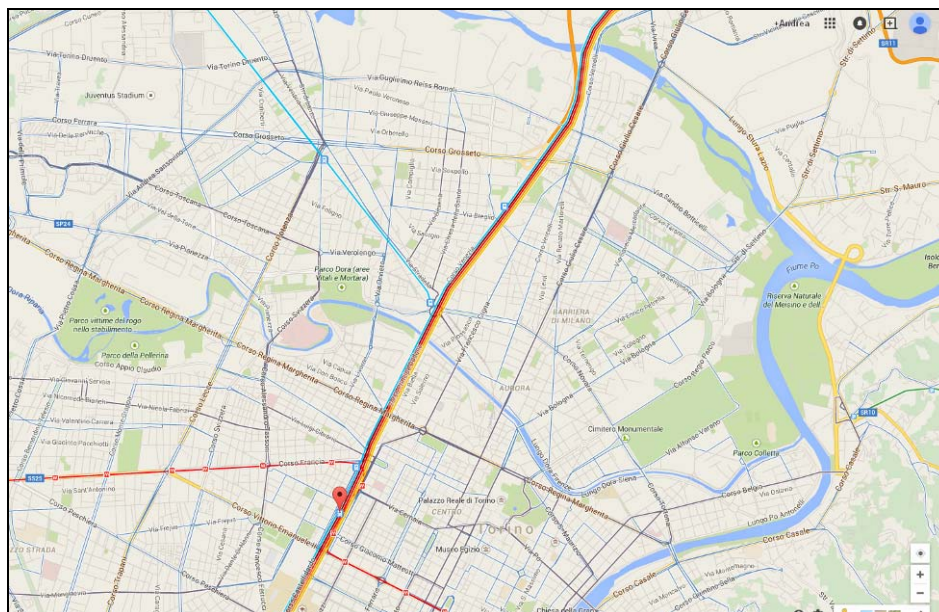


Figura 38 – SFM sulle mappe di Google

2.3.4.2. La 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 ha lavorato nel 2014 alla creazione un sito web dedicato ai bus a chiamata in area metropolitana con la registrazione del nome a dominio www.mebus.it. Il sito, sviluppato con tecnologie *mobile friendly* è stato approntato a inizio 2015.

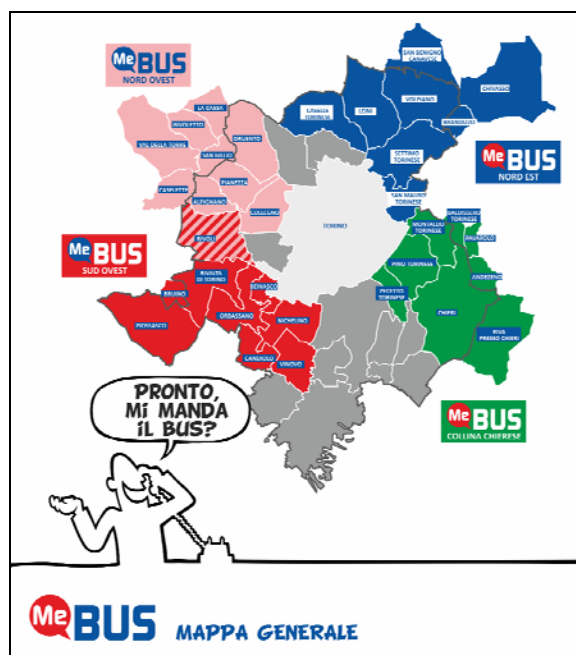


Figura 39 - Campagna di comunicazione MeBUS 2014

2.3.4.3. La comunicazione del servizio notturno

In occasione delle feste natalizie 2014-15 il servizio notturno Nightbuster è stato prolungato ai Comuni della cintura metropolitana nelle notti del 26 e del 27 dicembre nonché nelle notti del 2, del 3 e del 5 gennaio. Per comunicare detta iniziativa è stata realizzata una locandina con sfondo rosso natalizio.



Figura 40 - Locandina servizio notturno Natale 2014

2.3.4.4. Convegno sul nuovo DDL sul Trasporto Pubblico Locale

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inteso avviare la definizione di un disegno di legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali idoneo a rilanciare il settore.

Al fine di portare a conoscenza, esaminare e avviare un confronto con gli amministratori locali, gli operatori di settore, la cittadinanza e gli stakeholders interessati ai contenuti del documento in adozione da parte del Ministero, l'Agenzia ha ritenuto opportuno organizzare un convegno/dibattito avente a tema "Il trasporto pubblico in Piemonte alla luce del Disegno di Legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali".

Il convegno si è svolto l'11 aprile 2014 presso l'Environment Park di Torino e ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, tecnici ed esperti del settore. L'obiettivo del convegno è stato quello di offrire un contributo propositivo rispetto ad alcune tematiche affrontate dal Disegno di Legge sul TPL in discussione attraverso un documento di sintesi delle principali proposte pervenute nel corso della giornata.

Per affrontare insieme la nuova stagione del
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
 vi invito a discutere la proposta del

**NUOVO DISEGNO DI LEGGE NAZIONALE
 VISTO DAL PIEMONTE**

Venerdì 11 Aprile 2014
ENVIPARK - Via Livorno 60 Torino

Interverranno nel corso della giornata:
 Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Authority dei
 Trasporti, Conferenza delle Regioni, Regione Piemonte,
 Comuni e Province Piemontesi, Anav, Asstra, TTS Italia,
 Sindacati confederali, Amministratori Locali

Claudio Lubatti
 Presidente AMM

Informazioni:
 AMM - Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale
 info@mtm.torino.it 011 3025223

PROGRAMMA

9.30 registrazione

9.45 - 13.30
 Auditorium Kyoto
**Dibattito sul nuovo
 Disegno di Legge sul TPL**

13.30 buffet

14.30 -18.00
 Sala Johannesburg
Tavoli Tecnici

modera
 Morena Pivetti
 Sole 24 Ore

seguirà scaletta
 dettagliata dell'evento

Iniziativa promossa da:





Figura 41 - Locandina del convegno

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 2014, ultimata la fase di collaudo necessaria all'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto e di buona parte delle nuove Stazioni di Porta Susa e Rebaudengo, l'Agenzia ha proseguito l'attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche sugli impianti precedentemente autorizzati.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n.2013-03694/064 del 30/07/2013 la Città di Torino ha inoltre individuato l'Agenzia quale Ente titolare delle risorse finanziarie afferenti alla Sez. III del Contratto di Servizio per la mobilità urbana e suburbana nell'Area Metropolitana di Torino (Linea 1 di Metropolitana), delegando alla medesima Agenzia incassi e pagamenti relativi alla richiamata Sez. III e mantenendo su di sé la titolarità di tutti gli altri aspetti contrattuali afferenti alla medesima sezione. Nel corso del 2014, pertanto, sono stati emessi gli atti contabili derivanti da tale nuova incombenza.

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 contributi per Euro 22.064.692,07. Ulteriori Euro 4.310.041,80 potranno essere liquidati non appena saranno stati resi disponibili dalla Regione Piemonte.

Ad oggi non sono previsti ulteriori programmi di finanziamento, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici, i cui esiti si conosceranno nel corso del 2015.

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 statuari 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 la Deliberazione n.4 dell'01/03/2013 e risulta la seguente:

Comune	TOT MAX risorse assegnabili (Euro)
Baldissero Torinese	9.852,57
Carignano	17.923,06
Collegno	59.718,84
Grugliasco	40.597,83
Moncalieri	62.190,22
Orbassano	27.650,23
Pecetto Torinese	11.677,26
Pianezza	23.664,94
Pino Torinese	17.229,88
Piobesi Torinese	10.853,50
Settimo Torinese	35.265,82
Volpiano	24.858,52
Totale	341.482,67

Comune	TOT MAX risorse assegnabili
Alpignano	25.067,62
Beinasco	26.114,53
Borgaro Torinese	21.226,85
Cambiano	13.660,92
Candiolo	12.921,98
Caselle Torinese	25.983,14
Chieri	44.801,26
Druento	15.936,58
La Loggia	15.538,21
Leini	22.797,21
Nichelino	58.485,73
Piosasco	26.122,94
Rivalta di Torino	27.154,09
Rivoli	59.296,14
San Mauro Torinese	27.311,75
Santena	18.128,16
Trofarello	18.631,64
Venaria Reale	43.613,50
Vinovo	21.725,07
TOTALE	524.517,33

Con Deliberazione n.22/2014 si è provveduto ad assegnare ai Comuni che hanno aderito al Programma le risorse residue sulla base dei Progetti presentati alla data del 15/10/2014, così come stabilito con Deliberazione n.16/2014 del 12/09/2014, pari complessivamente a Euro 186.477,02.

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

Risulta pertanto la seguente assegnazione finale:

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 783.402,98 Euro (dei quali 232.702,55 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

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

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

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

Alcuni docenti delle facoltà di Ingegneria e di Architettura del Politecnico di Torino hanno chiesto la disponibilità ad attivare alcuni tirocini curriculari presso l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ed a tal proposito hanno chiesto la disponibilità della stessa ad ospitare gli studenti interessati.

3.1.2. 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.

3.1.3. Protocollo d'intesa con A.F.C. per il distacco di personale

Con Deliberazione del 25 febbraio 2014 il Consiglio d'Amministrazione ha approvato il Protocollo d'Intesa per il distacco temporaneo di personale presso A.F.C. Torino S.p.A ai sensi dell'art. 23bis comma 7 del D.Lgs. 165/2001.

In particolare, il distacco ha riguardato il Responsabile dell'Ufficio Giuridico, sig. Antonio Camposeo, il quale sta prestando la sua opera presso A.F.C. a tempo parziale per un periodo di 6 mesi, al fine di attivare le procedure di gara per l'approvvigionamento di beni e servizi di interesse di A.F.C. Tale proposta è stata ritenuta di interesse dell'Agenzia in quanto consente al proprio personale di ampliare l'esperienza professionale in ambiti specifici rilevanti anche per l'Agenzia stessa.

PARTE 4. RELAZIONE ECONOMICO - FINANZIARIA

4.1. GESTIONE FINANZIARIA

La contabilità finanziaria è stata tenuta in modo informatizzato, le rilevazioni sono state annotate su un giornale cronologico dei mandati e degli ordinativi d'incasso e su un partitario dei capitoli di entrata e di spesa, secondo quanto disposto dalla normativa vigente.

Il **risultato di gestione** (*gestione finanziaria di competenza*) è così determinato:

Riscossioni	171.123.073,74	
Pagamenti	141.137.035,78	
<i>differenza</i>		+ 29.986.037,96
Residui attivi della competenza	110.137.750,62	
Residui passivi della competenza	139.674.904,39	
<i>differenza</i>		-29.537.153,77
avanzo al 31.12.2014		448.884,19

Il **risultato di amministrazione** (*gestione finanziaria di competenza + residui*) che coincide con la **gestione finanziaria**, è così determinato:

– fondo iniziale di cassa al 1° gennaio 2014	€	29.798.517,57
– riscossioni nell'esercizio	€	263.291.058,69
– pagamenti nell'esercizio	€	289.222.344,90
fondo di cassa al 31 dicembre 2014	€	3.867.231,36
residui attivi	€	208.466.653,14
residui passivi	€	204.932.513,81
avanzo di amministrazione accertato	€	7.401.370,69
		=====

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2014 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.

L'avanzo della gestione di competenza, pari ad € 448.844,19, ha contribuito all'incremento dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2014 pari ad € 7.401.370,69.

Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2014 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	9.724.477,00
Trasferimenti dalla Regione Piemonte per finanziamento Progetto europeo TRIA 150		
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	266.188.601,90
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	4.874.157,81
Totale Titolo II	€	280.993.147,70
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	11.300,00
Interessi attivi su giacenze di cassa	€	99,27
Rimborsi da Enti e privati	€	53.985,99
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	0,00
Totale Titolo III	€	65.385,26

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2014
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	280.993.147,70
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	65.385,26
Totale generale Entrate Correnti		281.058.533,00
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
Totale generale Entrate da trasferimenti di capitale		0,00

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2014, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

IMPEGNI per INTERVENTO		Servizi T.P.L.	Spesa direttamente correlata a servizi T.P.L.	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	0,00	0,00	1.286.452,00	1.286.452,00
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	0,00	0,00	6.008,83	6.008,83
Prestazioni di servizi	€	257.143.233,99	94.882,52	215.720,81	257.453.837,32
Utilizzo di beni di terzi	€	0,00	915,00	164.250,57	165.165,57
Trasferimenti	€	21.286.046,33	5.000,00	32.950,00	21.323.996,33
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00	0,00	0,00	0,00
Imposte e tasse	€	0,00	0,00	95.388,79	95.388,79
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale Titolo I	€	278.429.280,32	100.797,52	1.800.771,00	280.330.848,84
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	63.549,72	9.039,22	72.588,94
Trasferimenti di capitale	€	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale Titolo II	€	0,00	63.549,72	9.039,22	72.588,94
TOTALE COMPLESSIVO	€	278.429.280,32	164.347,24	1.809.810,22	280.403.437,78

Il disposto dell'art. 9 del DL n. 95/2012 (*c.d. spending review*) impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali. Dal prospetto si evince che l'ammontare complessivo delle spese di gestione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale risulta di € 1.835.921,92. Comparando il corrispondente dato risultante in sede di rendiconto di gestione 2012 (pag. 111 della Relazione del Consiglio di Amministrazione) pari a € 2.783.121,04 si evince una riduzione delle spese di gestione pari a circa il 34%.

PARTE II - SPESA		Impegni 2014
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	280.330.848,84
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
Totale generale Spese correnti		280.330.848,84
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	72.588,94
Totale generale Spese in conto capitale		72.588,94

Il **risultato economico della gestione finanziaria**, ossia la capacità dell'Ente di finanziare le spese correnti con le entrate correnti (esclusa quindi la gestione delle partite in conto capitale), è così in sintesi determinato:

EQUILIBRIO CORRENTE	2014
<i>Entrate Correnti</i>	280.852.621,97
<i>Spese Correnti</i>	280.330.848,84
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
Situazione economica	521.773,13

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontano per la competenza 2014 a **€ 72.588,94**.

4.1.1.1. Scostamento tra le previsioni

Si rileva che lo scostamento tra previsioni iniziali e rendiconto risulta dal seguente prospetto:

<u>Entrate</u>	<i>Previsione Iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2014</i>
Titolo II - Trasferimenti	257.961.092,00	280.783.417,00	280.787.236,71
Titolo III - Entrate extratributarie	13.600,00	73.560,00	65.385,26
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	1.030.000,00	1.030.000,00	408.202,39
Avanzo applicato	0,00	0,00	0,00
<i>Totale generale Entrate</i>	<i>259.004.692,00</i>	<i>281.886.977,00</i>	<i>281.260.824,36</i>

<u>Spese</u>	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2014</i>
Titolo I - Spese correnti	257.831.752,00	280.728.077,00	280.330.848,84
Titolo II - Spese in conto capitale	142.400,00	128.900,00	72.588,94
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	1.030.000,00	1.030.000,00	408.502,39
<i>Totale generale Spese</i>	<i>259.004.152,00</i>	<i>281.886.977,00</i>	<i>280.811.940,17</i>
<i>Risultato di gestione (avanzo di competenza)</i>			<i>448.884,19</i>
<i>Totale a pareggio</i>			<i>281.260.824,36</i>

Le previsioni iniziali sono state variate:

- nella seduta del 24/03/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 4;
- nella seduta del 30/07/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 15;
- nella seduta del 12/12/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 21;
- nella seduta del 18/09/2014 dell'Assemblea consortile con deliberazione n. 3 con la quale si è inoltre provveduto alla ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi ed alla presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL;

- nella seduta del 27/11/2014 dell'Assemblea consortile con deliberazione n. 4 di Assestamento generale del bilancio.

Tra le Spese correnti rientrano anche le spese relative alle voci "*Consulenze, incarichi e collaborazioni*" nonché le spese per *Convegni, eventi e di rappresentanza* dettagliatamente illustrate agli appositi paragrafi della presente relazione.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate**- pari a maggiori entrate per **€ 3.819,71** derivano da:

Maggiori trasferimenti da Stato	€	+	2.699,00
Maggiori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	2.120,81
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a maggiori entrate per **€ 8.174,01** derivano da:

Maggiori rimborsi da enti e privati	€	+	8.174,01
-------------------------------------	---	---	----------

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€ 397.228,19** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Organi istituzionali	€	5.451,35
Personale	€	4.198,35
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	15.591,17
Prestazioni di servizi	€	297.658,76
Utilizzo di beni di terzi	€	10.769,43
Trasferimenti	€	56.547,65
Interessi passivi ed oneri finanziari	€	0,00
Imposte e tasse	€	7.011,21
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00
Fondo di riserva	€	0,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a € **56.311,06** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	56.311,06
---	---	-----------

4.1.2. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per € **306,04** derivanti da:

Maggiori trasferimenti da	€	+	771,23
Minori trasferimenti dalla Regione per progetto 150 TRIA	€	-	2.053,31
Maggiori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	1.588,12

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per € **74.166,86** derivanti da:

Minori spese per personale	€	69.545,89
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	61,87
Minori spese per prestazioni di servizi	€	279,02
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	2.293,48
Minori spese per imposte e tasse	€	0,99
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	81,07

4.1.3. Riscontro dei risultati della gestione

La conciliazione fra il risultato della gestione di competenza ed il risultato di amministrazione complessivo, è determinata come segue:

Gestione di competenza		
Totale accertamenti di competenza	+	281.260.824,36
Totale impegni di competenza	-	280.811.940,17
<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	+	448.884,19
Gestione dei residui		
Minori residui attivi	+	306,04
Minori residui passivi	+	74.166,86
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	74.472,90
Riepilogo		
<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	+	448.884,19
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	74.472,90
<i>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI</i>	+	6.878.013,60
<i><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2014</u></i>		<u>7.401.370,69</u>
<i>FONDO DI DOTAZIONE</i>	-	2.500.000,00
<i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</i>		4901.370,69

4.2. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

La contabilità economica è stata tenuta utilizzando un sistema contabile che, partendo dal conto del bilancio ed attraverso la conciliazione dei valori e le rilevazioni integrative di fine anno, esprime il risultato economico e patrimoniale della gestione.

Nel **conto del patrimonio** sono stati rilevati i beni ed i rapporti giuridici attivi e passivi di pertinenza che in sintesi sono così rappresentati:

ATTIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2014	VARIAZIONI + -		CONSISTENZA AL 31.12.2014
A) IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.	0,00	263.413,44	160.954,11	102.459,33
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	145.131,15	190.816,45	289.435,30	46.512,30
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale immobilizzazioni	145.131,15	454.229,89	450.389,41	148.971,63
B) ATTIVO CIRCOLANTE				
CREDITI	190.496.581,43	280.854.981,32	262.884.909,61	208.466.653,14
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	29.798.517,57	271.983.850,31	297.915.136,52	3.867.231,36
Totale Attivo circolante	220.295.099,00	552.838.831,63	560.800.046,13	212.333.884,50
C) RATEI E RISCONTI				
RATEI ATTIVI	0,00	0,00	0,00	0,00
RISCONTI ATTIVI	21.093,64	1.358,22	21.093,64	1.358,22
Totale ratei e risconti	21.093,64	1.358,22	21.093,64	1.358,22
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)	220.461.323,79	553.294.419,74	561.271.529,18	212.484.214,35
Conti d'ordine	42.233,76	20.656,76	20.226,61	42.663,91

Il valore delle immobilizzazioni materiali corrisponde a quanto registrato nell'inventario dell'Ente al netto del fondo di ammortamento.

È stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2014 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

È stato altresì verificato che il saldo delle "Disponibilità liquide" corrisponda al fondo cassa al 31/12/2014 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

P A S S I V O				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2014	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2014
		+	-	
A). PATRIMONIO NETTO	7.086.472,15	0,00	507.892,30	7.594.364,45
B) CONFERIMENTI	30.224.111,36	0,00	21.359.160,91	8.864.950,45
C) DEBITI	183.150.740,28	289.500.649,46	276.626.490,29	196.024.899,45
D) RATEI E RISCONTI	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)	220.461.323,79	290.008.541,76	297.985.651,20	212.484.214,35
Conti d'ordine	42.233,76	20.656,76	20.226,61	42.663,91

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2014 con il totale dei residui passivi risultanti dal conto del bilancio.

Si evidenzia che gli elementi dell'attivo e del passivo del patrimonio permanente sono stati valutati con i criteri di cui all'art. 230 del T.U.E.L. 18 agosto 2000, n. 267 e che non sono stati inventariati i beni mobili di rapido consumo o di modico valore.

Il **risultato economico** evidenzia i componenti positivi e negativi secondo criteri di competenza economica e sono così sintetizzati:

A) PROVENTI DELLA GESTIONE	+	280.852.522,70	
B) COSTI DI GESTIONE	-	280.419.005,46	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+	433.517,24	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE		0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+	99,27	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+	76.329,11	
RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)			507.892,30

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale, ammontante complessivamente ad € 7.594.364,45, è stato incrementato al 31 dicembre 2014 per € 507.892,30 pari al risultato economico d'esercizio.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00, alla data del 31 dicembre 2014 risulta totalmente riscosso.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2014 per la gestione dell'Agenzia.