

**CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE DEL 30.07.2014 - ALLEGATO 1 ALLA PROPOSTA DI
DELIBERA N.1**

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI
AL 30 GIUGNO 2014**

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.	Prossime evoluzioni del quadro normativo	11
1.2.	La Funzione dell’Agenzia.....	12
1.2.1.	Contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e tram.....	12
1.2.2.	Contratti di servizio di trasporto pubblico locale su metropolitana	13
1.2.3.	Contratti di servizio ferroviari	13
1.3.	Funzionamento dell’Agenzia.....	14
1.3.1.	Organismo Indipendente di Valutazione	21
1.3.2.	Comitato unico di garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni [CUG].....	22
1.3.3.	Contenziosi in atto	23
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2014 E TRIENNALE 2014-2016.....	26
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.....	28
2.1.1.	Analisi del contesto e principali indicatori	28
2.1.2.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	31
2.1.3.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’area metropolitana.....	34
2.1.4.	Il confronto con le altre grandi città italiane.....	36
2.1.5.	La qualità percepita dai cittadini.....	37
2.1.6.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto	38
2.1.7.	I risultati attesi.....	39
2.1.8.	Le valutazioni di scenario	42
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine 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	44
2.2.4.	Sistema tranviario	44
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi.....	45
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015.....	46
2.3.1.	La programmazione triennale e lo stato di attuazione	46

2.3.2.	La programmazione del TPL nell'area metropolitana.....	47
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015	54
2.3.4.	Cooperazione Internazionale	60
2.3.5.	Osservazione dei servizi	62
2.3.6.	Il sistema tariffario	66
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL	68
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	68
2.4.2.	La gestione dei contratti gomma	68
2.4.3.	La promozione del trasporto pubblico.....	68
2.5.	La strategia degli investimenti	76
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia	76
2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture.....	77
2.5.3.	Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia.....	77
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	81
3.1.	Innovazione gestionale, saperi e formazione	81
3.1.1.	Tirocini formativi a favore di studenti del Politecnico di Torino.....	81
3.1.2.	Programma europeo Horizon 2020.....	81
3.1.3.	Protocollo d'intesa con A.F.C. per il distacco di personale	82

PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Al fine di procedere alla ricognizione del quadro di riferimento normativo sul trasporto pubblico locale si riporta di seguito uno stralcio dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale effettuata dalla IX commissione permanente della Camera dei Deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni), approvata definitivamente nella seduta dell'08 aprile 2014 e che ha visto, tra gli altri soggetti auditi, il Presidente dell'Agenzia e il Direttore generale.

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 data 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.

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 stanziati 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.

Sull'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95/2012, come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge di stabilità 2013 (legge n. 228/2012), si è da ultimo pronunciata la Corte costituzionale, con la sentenza n. 273/2013 del 6 novembre 2013. Rispetto a numerosi aspetti della disposizione la regione

Veneto aveva infatti sollevato una questione di legittimità costituzionale per la presunta violazione degli articoli 117 e 119 della Costituzione e, in particolare, del divieto, conseguente al riparto di competenze tra Stato e regioni, di istituzione di fondi a destinazione vincolata statali in materia di competenza legislativa concorrente o residuale delle regioni. La Corte ha però rigettato il ricorso, rilevando come non si tratti di un fondo a destinazione vincolata in quanto la finalità del fondo è quella di assicurare in via generale il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale senza vincolare il legislatore regionale a uno specifico impiego delle risorse stanziare in tale settore materiale, ascrivibile alla potestà legislativa regionale. La Corte ha inoltre rilevato la perdurante inattuazione dell'articolo 119 della Costituzione, a causa della mancata individuazione dei costi *standard*; pertanto, in questa situazione « l'intervento dello Stato è ammissibile nei casi in cui, come quello di specie, esso risponda all'esigenza di assicurare un livello uniforme di godimento dei diritti tutelati dalla Costituzione stessa ». Come già affermato dalla Corte in precedenti sentenze (sentenza n. 121/2010) « siffatti interventi si configurano [...] come portato temporaneo della perdurante inattuazione dell'articolo 119 e di imperiose necessità sociali, indotte anche dalla grave crisi economica nazionale e internazionale ».

Negli scorsi mesi il legislatore è intervenuto per affrontare alcune specifiche situazioni di dissesto finanziario a livello regionale nel settore del trasporto pubblico locale. In particolare, l'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 35/2013 ha previsto che possano essere destinate al ripiano del debito in tale settore della regione Piemonte le risorse, entro un limite di spesa, del Fondo sviluppo e coesione assegnate alla medesima regione per il cofinanziamento nazionale dei programmi della politica di coesione dell'Unione europea. L'erogazione delle risorse è subordinata all'approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del piano di rientro presentato dalle regioni. Un analogo meccanismo è stato previsto per la regione Calabria dal decreto-legge n. 69/2013 (articolo 25, comma 11-*sexies*) che ha anche stabilito in via generale la possibilità di accedervi per tutte le regioni che si trovino in situazione di disavanzo nel settore del trasporto pubblico locale (articolo 25, comma 11-*quinqies*).

Da ultimo, poi la legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013, articolo 1, comma 83) prevede la destinazione di 300 milioni di euro per il 2014 e 100 milioni di euro per il 2015 e 2016 per l'acquisto di materiale rotabile su gomma e ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat, da destinare al trasporto pubblico locale. Sull'assetto normativo del settore del trasporto pubblico locale potrà avere in fine un impatto l'avvio dell'attività dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Tra i compiti dell'Autorità, come definiti dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011 (come modificato dal decreto-legge n. 1/2012), rientrano infatti quelli di definire i criteri per la fissazione delle tariffe; di stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto locali connotati da oneri di servizio pubblico; di definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto. Le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti in questo ambito « incrociano » la competenza affidata all'Autorità di vigilanza dei contratti pubblici, ai sensi dell'articolo 64, comma 4-*bis*, del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 163/2006), introdotto dall'articolo 4 del decreto-legge n. 70/2011. A quest'ultima Autorità spetta, infatti, il compito di approvare, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sentite le categorie interessate, bandi tipo per la generalità dei contratti pubblici ai quali le stazioni appaltanti possono derogare solo motivatamente.

1.1.3. Prossime evoluzioni del quadro normativo

Il quadro normativo sopra delineato sarà probabilmente presto oggetto di nuove variazioni.

Nella seduta del 12 maggio 2014 la IX Commissione ha avviato l'esame della proposta di legge C. 2313 che interviene su alcuni aspetti oggetto delle conclusioni dell'indagine conoscitiva. In particolare, si prevede l'alimentazione del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con una compartecipazione regionale all'IVA e non alle accise sulla benzina e sul gasolio per autotrazione; l'introduzione di criteri di premialità nella distribuzione delle risorse del fondo (facendo

riferimento anche ai costi standard) e di poteri sostitutivi nei confronti degli enti territoriali che risultino in situazione di squilibrio finanziario nella gestione del trasporto pubblico.

Il DEF 2014 prevede, entro settembre 2014, un complessivo riordino della normativa sui servizi pubblici locali in funzione di una maggiore apertura al mercato e dell'aggregazione degli stessi in ambiti territoriali più ampi.

Inoltre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto pubblico locale – ha approntato una bozza di disegno di legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali che dovrebbe intervenire in molti degli ambiti sopraccitati.

La bozza, è stata al centro di un dibattito organizzato dall'Agenzia (11 aprile 2014) che ha visto la partecipazione, tra gli altri del Vice-Ministro Nencini.

In esito all'incontro, l'Agenzia, con nota del 06/05/2014 trasmessa al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state suggerite alcune integrazioni alla bozza di decreto, in particolare:

1. per favorire la crescita del TPL nelle città si propone di:
 - individuare specifici criteri, a cui le regioni devono attenersi nel ripartire le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, da applicarsi in funzione della peculiarità degli ambiti territoriali in cui insistono le città metropolitane;
 - individuare strumenti di finanziamento degli investimenti in materia di sicurezza del trasporto pubblico locale su impianti fissi tranviari, di metropolitana, a fune ecc
2. per favorire l'individuazione di criteri di premialità per gli Enti che hanno sviluppato progetti di miglioramento del TPL si propone di:
 - individuare criteri ulteriori per il riparto del Fondo TPL correlati agli investimenti in ITS (sistemi intelligenti per il TPL) ed in TEE (cd certificati bianchi per il contenimento dei consumi energetici);
3. per favorire lo sviluppo di mobilità sostenibile integrate con il tpl si propone di:
 - rendere più vantaggiosa dal punto di vista fiscale la spesa sostenuta dalle persone fisiche e giuridiche in servizi condivisi di trasporto quali car-sharing e bike-sharing;
 - garantire la piena copertura assicurativa ai lavoratori che negli spostamenti casa-lavoro utilizzano la bicicletta per accedere al servizio di trasporto pubblico locale o per l'intero tragitto;
4. per garantire priorità agli investimenti sulla rete ferroviaria finalizzati a favorire lo sviluppo di sistemi ferroviari integrati con il TPL si propone di:
 - rendere più trasparente e condivisa la scelta delle opere da realizzare finanziate dallo Stato all'interno del contratto di programma Stato-FS.

1.2. La Funzione dell'Agenzia

1.2.1. Contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e tram

In data 29 ottobre 2012 è stato sottoscritto dal Comune di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, la società Infratrasporti.to s.r.l. e dal Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. il "Contratto dei Servizi di Mobilità Urbana e Metropolitana di Torino".

In data in data 16 luglio 2012 è stato sottoscritto da parte dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e dalla società EXTRA.TO s.c. a R.L. (rep.cont. 174 del 16/7/2012) il contratto per i servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino.

Non sono stati compresi nell'ambito di detti contratti i servizi riconducibili alle linee di trasporto dei comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri; nel corso del 2013 parte dei servizi già oggetto del contratto del Comune di Moncalieri sono stati integrati all'interno del contratto per la mobilità urbana di Torino in quanto complementari.

Con deliberazione n. 18 del 13/06/2014 il Consiglio d'Amministrazione ha approvato lo Schema di Accordo di programma per il co-finanziamento di servizi di trasporto pubblico locale afferenti al comune di Moncalieri.

1.2.2. Contratti di servizio di trasporto pubblico locale su metropolitana

Con deliberazione della Giunta Comunale del 30 luglio 2013 (mecc. 1303694/064), esecutiva dal 13 agosto 2013, la città di Torino approvava la delega agli incassi e ai pagamenti, relativi alla sezione III del Contratto dei servizi di mobilità urbana e suburbana di Torino, all'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale. La nuova procedura decorreva dall'anno di competenza 2013; con il medesimo provvedimento si prendeva inoltre atto che l'Agenzia per la mobilità diventava così titolare delle risorse finanziarie afferenti alla sezione III del contratto (servizio urbano di metropolitana automatica), fermo restando che la titolarità del contratto medesimo resta in capo alla Città.

Con successiva deliberazione della Giunta Comunale del 28 gennaio 2014 (mecc. 14 00301/064) 1) la Città di Torino ha precisato che la delega all'Agenzia agli incassi e ai pagamenti relativi ai servizi di trasporto disciplinati dalla sezione III del Contratto dei servizi di mobilità urbana e suburbana di Torino, comprende l'incasso ed il pagamento dell'IVA dovuta per i servizi di trasporto disciplinati dalla sezione III del contratto di servizio, dal momento che l'Agenzia ha sottoscritto il contratto di servizio per la Mobilità urbana e metropolitana di Torino attualmente vigente.

1.2.3. Contratti di servizio ferroviari

Nel corso del 2014 è previsto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei servizi ferroviari; la procedura di gara, che sarà svolta congiuntamente con la Regione, farà riferimento ai due lotti di seguito descritti:

- un lotto denominato SFM Servizio Ferroviario Metropolitanamente riguardante il nodo di Torino (su cui oggi operano Trenitalia S.p.A. e GTT S.p.A.) per una produzione totale stimata di 5,8 milioni di treni-km/anno (valore iniziale) di competenza dell'Agenzia inclusivo dei servizi SFMB e SFM7 così come previsto dal programma Triennale Regionale 2013-2015: Non è ancora incluso il nuovo SFM6 in partenza da dicembre 2013 né il futuro SFM5.
- un lotto denominato SFR Servizio Ferroviario Regionale inclusivo dei servizi interregionali e degli ulteriori servizi ferroviari operanti in regione (su cui oggi opera Trenitalia) per una produzione totale stimata di 13,5 milioni di treni-km/anno (valore iniziale, inclusivo della linea SFM6).

I due lotti di servizi, già dettagliatamente progettati dall'Agenzia, saranno meglio definiti anche attraverso la stipula dell'Accordo Quadro per l'Assegnazione della capacità dell'infrastruttura fra Regione Piemonte ed RFI.

La procedura di gara sarà organizzata secondo le seguenti fasi:

- avvio di un sistema di qualificazione (art. 232 e ss del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) per definire elenchi di operatori economici, suddivisi per specifiche categorie e classi di qualificazione,

interessati a partecipare alle procedure di individuazione dei concessionari dei servizi di Trasporto Pubblico Locale al fine di garantire l'ottimizzazione delle risorse.

- Procedura di selezione per i due lotti con valutazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa basata su:
 - sviluppo dell'offerta dei servizi ferroviari, prevedendo maggiori servizi a completamento dei progetti di SFM ed SFR (programmi obiettivo);
 - investimenti economici volti al rinnovo totale del parco rotabile dei treni circolanti in Piemonte, fatta eccezione per i treni già di proprietà della regione, attraverso un dettagliato crono programma;
 - miglioramento continuo dell'offerta dei servizi ferroviari, prevedendo a favore dei clienti servizi affidabili e di alta qualità in termini di sicurezza, puntualità, igiene, comodità ed accessibilità, con particolare riguardo alle esigenze dei passeggeri diversamente abili;
 - adesione del progetto Biglietto Integrato Piemonte (BIP) regionale;
 - realizzazione di una politica di pianificazione volta all'integrazione e razionalizzazione dei servizi ferro/gomma;
 - sviluppo di una politica tariffaria volta anche allo sviluppo dell'offerta, coerentemente con la crescita della domanda
 - garanzia della continuità dei rapporti di lavoro in essere in caso di subentro di nuova impresa (cd. clausola sociale).

Detta procedura è già stata descritta in una apposita Convenzione da stipulare tra Agenzia, Regione Piemonte e SCR in qualità di Società di Committenza Regionale.

In relazione ai tempi necessari per lo svolgimento della procedura, i quali, ai sensi dell'art.7, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 devono tenere conto del fatto che *“ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.”*, al tempo che bisognerà concedere all'aggiudicatario per il subentro nella gestione dell'esercizio (stimabile in tre anni per il reperimento del materiale rotabile), l'Agenzia potrebbe ridefinire nella seconda metà del 2014, in diminuzione, l'attuale durata del contratto di servizio in essere con Trenitalia, inizialmente prevista per 6 anni (dal 1/1/2011 al 31/12/2016) e, ai sensi dell'art. 5, paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 , aggiudicare direttamente un nuovo contratto di servizio ferroviario a Trenitalia S.p.A. e a GTT S.p.A. che consenta la continuità dell'erogazione dei servizi sino all'avvio del servizio aggiudicato a seguito della procedura di gara, sulla base di nuove condizioni economiche che garantiscano ai contratti l'equilibrio finanziario tra le risorse messe a disposizione dalla Regione Piemonte derivanti dal Fondo nazionale ed i costi correlati all'imposizione degli obblighi di servizio.

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

Con riferimento al funzionamento dell'Agenzia si rinvia alla relazione al Bilancio annuale 2014 e al Bilancio pluriennale 2014-2016.

Alcune disposizioni introdotte dal D.L. 24/04/2014 n. 66 “misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale” convertito con legge 23 giugno 2014, n. 89 hanno un specifico impatto sul funzionamento dell'Agenzia.

Di seguito si riepilogano le disposizioni di maggior interesse per l’Agenzia:

Articolo 8 TRASPARENZA DELLA SPESA PER BENI E SERVIZI

PUBBLICITÀ DATI

Comma 1 modifica art. 29 DLgs 33/2013

- Completa gli obblighi previsti dal 33/2013 richiedendo alle amministrazioni anche la pubblicazione dei documenti e degli allegati del bilancio preventivo e del conto consuntivo entro trenta giorni dalla loro adozione. (*sostituisce art. 29 comma 1*)
- È introdotto un nuovo comma 1-*bis*, ai sensi del quale i dati relativi alle entrate e alla spesa di cui ai bilanci preventivi e consuntivi devono essere pubblicati in formato tabellare aperto, anche mediante ricorso ad un portale unico, in modo che sia possibile l’esportazione, il trattamento e il riutilizzo (Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dovranno essere definiti lo schema-tipo e le modalità con le quali rendere accessibili tali dati. Il decreto deve essere emanato dopo aver acquisito il parere della Conferenza unificata. In virtù di quanto stabilito dal successivo comma 3-*bis*, in prima applicazione tale decreto deve essere emanato entro trenta giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del decreto) (*inserisce il comma 1 bis*).

Comma 1 sostituisce 33 comma 1 DLgs 33/2013

- L’obbligo di pubblicazione, con cadenza annuale, di un indicatore dei tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture, denominato “indicatore di tempestività dei pagamenti” viene arricchito con ulteriore previsione dell’obbligo di pubblicare anche un indicatore trimestrale di tempestività dei pagamenti, con cadenza trimestrale, a decorrere dal 2015.(anche in questo caso, la norma rinvia, per l’adozione dello schema tipo e delle modalità con cui elaborare e pubblicare tali indicatori (annuali e trimestrali), ad un D.P.C.M., da emanarsi, sentita la Conferenza unificata, entro trenta giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del decreto (ai sensi del successivo comma 3-*bis*).

RAZIONALIZZAZIONE DELLA SPESA PER BENI E SERVIZI

Comma 4 - 10

- I commi da 4 a 10 dispongono una riduzione della spesa per acquisto di beni e servizi delle pubbliche amministrazioni a decorrere dal 2014.
- Per le modalità per il conseguimento delle suddette economie, l’articolo rinvia, per le diverse tipologie di amministrazione, all’articolo 46, per le regioni e province autonome, all’articolo 47 per gli enti locali e all’articolo 50 per le amministrazioni centrali.
- L’obbligo di riduzione di spesa, ai sensi del comma 4 lett. c) , riguarda anche le amministrazioni individuate dall’articolo 11 del D.Lgs. n. 33 del 2013;
- Il comma 8 – ferme restando le modalità di flessibilità previste dal successivo comma 10 (le Regioni e prov. Autonome possono adottare misure alternative di contenimento della spesa pubblica) autorizza le amministrazioni pubbliche indicate dall’articolo 11 del D.Lgs. n. 33 del 2013 alla riduzione del 5 cento degli importi dei contratti in essere, nonché dei contratti relativi a procedure di affidamento per cui sia già intervenuta l’aggiudicazione, anche provvisoria, aventi ad oggetto acquisto o fornitura di beni e servizi, per tutta la durata dei contratti, con facoltà delle parti di rinegoziare le prestazioni contrattuali.
- La riduzione deve essere effettuata salvaguardando quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 163/2006), agli articoli 82, comma 3-*bis* e 86, comma 3-*bis*, relativi, rispettivamente alla determinazione del criterio del prezzo più basso e ai criteri di individuazione delle offerte anormalmente basse.
- Tali disposizioni non si applicano ai Contratti di servizio per trasporto (codice SIOPE S1302) per effetto delle modifiche apportate dalla legge di conversione 89/2014 alla Tabella A del D.L. 66/2014 avendo previsto la legge di conversione la soppressione del citato codice SIOPE.
- Il comma 10 prevede che le regioni e le province autonome hanno facoltà di disporre misure diverse, rispetto alla riduzione di spesa per contratti quali dettate dal comma 4, purché

assicurino comunque la riduzione della spesa (secondo le modalità poste dall'articolo 46 del decreto-legge) loro assegnata.

Articolo 9 ACQUISIZIONE DI BENI E SERVIZI ATTRAVERSO SOGGETTI AGGREGATORI E PREZZI DI RIFERIMENTO

SOGGETTI AGGREGATORI

Comma 1, 2, 5, 6 -

- L'articolo 9 dispone l'istituzione di un "elenco dei soggetti aggregatori" nell'ambito dell'Anagrafe unica delle stazioni appaltanti, di cui fanno parte Consip S.p.A. e una centrale di committenza per ciascuna regione

Comma 3

- Demanda ad un altro D.P.C.M. l'individuazione delle categorie di beni e di servizi nonché le soglie al superamento delle quali si prevede l'obbligo di ricorrere alla CONSIP o ad altro soggetto aggregatore per lo svolgimento delle relative procedure.
- Con il medesimo D.P.C.M. sono altresì individuate le modalità di attuazione del presente comma.
- Il comma 3 individua altresì i seguenti soggetti obbligati:
 - amministrazioni statali centrali e periferiche, ad esclusione degli istituti e delle scuole di ogni ordine e grado, delle istituzioni educative e delle istituzioni universitarie;
 - regioni ed enti regionali, nonché loro consorzi e associazioni;
 - enti del servizio sanitario nazionale.
- Relativamente alle modalità di emanazione del citato D.P.C.M., il comma 3 dispone che esso venga adottato entro il 31 dicembre di ogni anno d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni sulla base di analisi del Tavolo dei soggetti aggregatori e in ragione delle risorse disponibili ai sensi del comma 9. Inoltre tale DPCM deve essere emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sentita l'AVCP.

PREZZI DI RIFERIMENTO

Comma 7 e 8

- È demandata, inoltre, all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (ora ANAC) un'elaborazione dei prezzi di riferimento alle condizioni di maggiore efficienza di beni e di servizi, tra quelli di maggiore impatto in termini di costo a carico della pubblica amministrazione, e la pubblicazione sul proprio sito web dei prezzi unitari corrisposti dalle pubbliche amministrazioni per gli acquisti di tali beni e servizi.
- Quindi:
 - Entro il 1° ottobre di ogni anno vengono pubblicati dall'AVCP(ora sostituita da ANAC) sul sito i prezzi di riferimento alle condizioni di maggiore efficienza di beni e servizi tra quelli di maggior impatto in termini di costo a carico della pubblica amministrazione
 - I prezzi di riferimento devono essere utilizzati per la programmazione contrattuale dell'ente
 - Costituiscono prezzo massimo di aggiudicazione in tutti i casi in cui non è presente una Convenzione in ambito nazionale territoriale.
 - I contratti stipulati in violazione di tale prezzo massimo sono nulli

Articolo 10 ATTIVITÀ DI VIGILANZA

- L'articolo 10 disciplina i compiti di vigilanza sulle attività finalizzate all'acquisizione di beni e servizi attribuendole all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori servizi e forniture. La norma definisce, inoltre, la procedura per la pubblicazione dei prezzi delle "prestazioni principali" oggetto delle convenzioni CONSIP e le informazioni che le amministrazioni aggiudicatrici devono trasmettere all'Osservatorio dei contratti pubblici istituito presso la medesima Autorità.
- Entro il 30 giugno 2014 con decreto il ministero dell'economia individua le prestazioni principali in relazioni alle caratteristiche oggetto delle convenzioni consip essenziali di beni e servizi oggetto delle convenzioni

- Entro 30 settembre le amministrazioni devono comunicare all'Osservatorio
 - eventuali affidamenti sopra soglia conclusi non avvalendosi delle convenzioni consip aventi ad oggetto le prestazioni principali individuate dal ministero
 - i contratti in essere alla data del 30 settembre 2014 stipulati con procedura negoziata o aperta o ristretta in cui sia stata presentata una sola offerta valida.

Articolo 14 CONTROLLO DELLA SPESA PER INCARICHI DI CONSULENZA, STUDIO E RICERCA E PER I CONTRATTI DI COLLABORAZIONE COORDINATA E CONTINUATIVA

INCARICHI DI CONSULENZA, STUDIO E RICERCA

- In un'ottica di controllo della spesa, il comma 1 dispone che, a decorrere dall'anno 2014, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'ISTAT (ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196), non possono conferire incarichi di consulenza, studio e ricerca, quando la spesa complessiva sostenuta nell'anno per tali incarichi è superiore al 4,2 per cento ed all'1,4 per cento (rispettivamente per le amministrazioni con spesa di personale pari o inferiore a 5 milioni di euro e per quelle con spesa di personale superiore a 5 milioni di euro) rispetto alla spesa per il personale dell'amministrazione che conferisce l'incarico, come risultante dal conto annuale del 2012.

INCARICHI COLLABORAZIONE

- A decorrere dall'anno 2014, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'ISTAT (ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196), non possono stipulare tale tipologia di contratti, quando la spesa complessiva per tali contratti è superiore, rispetto alla spesa del personale dell'amministrazione che conferisce l'incarico, al 4,5 per cento per le amministrazioni con spesa di personale pari o inferiore a 5 milioni di euro, ed allo 1,1 per cento per quelle con spesa di personale superiore a 5 milioni di euro.
- Per consentire il rispetto della disciplina sopra indicata, il comma 4 dispone che gli incarichi e i contratti in corso sono rinegoziati entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del d.l. in oggetto.

Articolo 15 SPESA PER AUTOVETTURE

- Dal 1° maggio 2014 l'articolo riduce il limite massimo di spesa effettuabile dalle pubbliche amministrazioni per le autovetture di servizio (acquisto, manutenzione, noleggio, esercizio di autovetture, nonché per acquisto di buoni taxi) dal 50 per cento della spesa sostenuta per tale finalità nel 2011 al 30 per cento.

Articolo 24 DISPOSIZIONI IN MATERIA DI LOCAZIONI E MANUTENZIONI DI IMMOBILI DA PARTE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

- I commi 2-bis e 2-ter, recano norme in materia di recesso dalle locazioni da parte delle pubbliche amministrazioni. In particolare comma 2-bis, modificando il citato articolo 2-bis del D.L. n. 120 del 2013, interviene in tema di recesso dai contratti di locazione di immobili in corso. La nuova formulazione del testo prevede per le amministrazioni pubbliche inserite annualmente dall'ISTAT nel conto economico consolidato (e quindi non più solo le amministrazioni dello Stato, le regioni e gli enti locali) e gli organi costituzionali, la facoltà di comunicare entro il 31 luglio 2014 il preavviso (ai fini del recesso) dai contratti di locazione in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.
- Il recesso si perfeziona allo spirare dei sei mesi (180 giorni) successivi al preavviso, anche in deroga ad eventuali clausole contrattuali che lo limitino o lo escludano.
- Il comma 4 anticipa la riduzione del 15% del canone di locazione, attualmente pagato dalle Amministrazioni pubbliche, di sei mesi. Dal 1 gennaio 2015 (ora è 1 luglio 2014) dovevano essere automaticamente decurtati i canoni di locazione passiva aventi ad oggetto immobili a uso istituzionale stipulati dalle Amministrazioni.

- La riduzione del canone di locazione si inserisce automaticamente nei contratti in corso, anche in deroga alle eventuali clausole difformi apposte dalle parti, salvo il diritto di recesso del locatore. (art. 3 DL 95/2014 – L 135/2014)

Articolo 25 ANTICIPAZIONE OBBLIGO FATTURA ELETTRONICA

- Con il comma 1 dell'articolo in esame si procede ad anticipare al 31 marzo 2015 l'avvio del sistema che prevede l'obbligo di utilizzo della fatturazione elettronica nei rapporti economici tra pubblica amministrazione e fornitori di cui all'articolo 6 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 3 aprile 2013, n. 55, recante "Regolamento in materia di emissione, trasmissione e ricevimento della fattura elettronica da applicarsi alle amministrazioni pubbliche ai sensi dell'articolo 1, commi da 209 a 213, della legge 24 dicembre 2007, n. 244".

CONTENUTO FATTURE ELETTRONICHE PER TRACCIABILITA'

- Il comma 2, introduce obblighi di contenuto delle fatture elettroniche emesse verso le pubbliche amministrazioni, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei loro pagamenti.
- In particolare, le fatture devono contenere anzitutto il CODICE IDENTIFICATIVO DI GARA (CIG) ed il Codice unico di Progetto (CUP).

CONTENUTO CONTRATTI D'APPALTO

- Il comma 2-bis, dispone l'inserimento nei contratti di appalto, a cura della stazione appaltante, dei codici CIG e CUP, unitamente alla clausola di nullità assoluta dei medesimi contratti, qualora non sia previsto l'obbligo di tracciabilità dei flussi finanziari, integrato dal riferimento esplicito agli obblighi delle parti derivanti dall'applicazione della norma in esame.
- Ai sensi del comma 3, la mancata indicazione dei predetti codici CIG e CUP nelle fatture elettroniche impedisce alle pubbliche amministrazioni di procedere al relativo pagamento.

Articolo 26 PUBBLICAZIONE TELEMATICA DI AVVISI E BANDI

- Al comma 1, lettera a), viene prevista una modifica all'art. 66, comma 7 e 122 comma 5 del d.lgs n. 163/2006 e s.m.i. che attiene alle modalità di pubblicazione degli avvisi e bandi pubblici.
- È prevista la soppressione dell'obbligo di pubblicazione sui quotidiani per estratto del bando o dell'avviso per l'affidamento dei contratti pubblici nei settori ordinari, sopra e sotto soglia comunitaria, nonché con la previsione dell'obbligo di pubblicazione, esclusivamente, in via telematica, di informazioni ulteriori, complementari o aggiuntive rispetto a quelle previste dal Codice, e del rimborso delle spese di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana alla stazione appaltante dall'aggiudicatario, entro il termine di sessanta giorni dall'aggiudicazione del contratto.
- Le predette disposizioni si applicano a partire dal 1° gennaio 2016.
- Per tutti gli avvisi e i bandi dei contratti nei settori ordinari di importo superiore alla soglia comunitaria c'è obbligo di pubblicare:
 - nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, entro il sesto giorno feriale successivo a quello del ricevimento della documentazione da parte dell'Ufficio inserzioni dell'Istituto poligrafico e zecca dello Stato;
 - sul "profilo di committente" della stazione appaltante;
 - entro i successivi due giorni lavorativi, sul sito informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché sul sito dell'Osservatorio dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, operante nell'ambito dell'Autorità per la vigilanza dei contratti pubblici (Avcp ora ANAC), con l'indicazione degli estremi di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Articolo 27 MONITORAGGIO DEI DEBITI DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

- Il comma 1 aggiunge al decreto-legge 8 aprile 2013, n. 3568 un nuovo articolo 7-bis, che introduce, in attesa dell'avvio della fatturazione elettronica, la possibilità per i titolari di crediti verso le amministrazioni pubbliche di comunicare i dati relativi alle fatture o richieste

- equivalenti di pagamento emesse a partire dal 1° luglio 2014, mediante la piattaforma elettronica
- Comma 2 Allo stesso modo le amministrazioni pubbliche devono comunicare le informazioni inerenti la ricezione e la rilevazione sui propri sistemi contabili delle fatture emesse a partire dal 1° luglio 2014. Nel corso dell'iter al Senato è stata modificata la tempistica prevista per le comunicazioni da parte delle amministrazioni pubbliche relative alle fatture inserite nella piattaforma elettronica, specificando che queste si avvieranno dal 1° luglio 2014 e che per le fatture e le richieste di pagamento equivalenti relative al primo semestre 2014 è prevista una modalità di comunicazione in forma aggregata.
 - Comma 3 l'acquisizione automatica delle stesse informazioni attraverso le funzionalità rese possibili dalla fatturazione elettronica
 - Comma 4 l'obbligo per l'amministrazione di comunicare entro il 15 di ogni mese le informazioni riguardanti i debiti non estinti per i quali al mese precedente sia stato superato il termine di decorrenza degli interessi moratori.
 - Comma 5 Le amministrazioni pubbliche, contestualmente all'ordinazione di pagamento devono immettere sulla piattaforma elettronica i dati riferiti alla stessa
 - Comma 6 e 7 individuano le specifiche informazioni (natura dei debiti e codice identificativo di gara) da comunicare in funzione delle esigenze di monitoraggio e l'accessibilità o utilizzabilità delle stesse da parte delle pubbliche amministrazioni e dei creditori
 - Comma 8 Il mancato rispetto degli obblighi previsti ai commi 4 e 5 è rilevante ai fini della misurazione e della valutazione della performance individuale del dirigente responsabile e, in caso di inadempienza, comportano responsabilità dirigenziali e disciplinari con le relative sanzioni previste.

Articolo 41 ATTESTAZIONE DEI TEMPI DI PAGAMENTO

- Introduce l'obbligo per le pubbliche amministrazioni di allegare alle relazioni ai bilanci consuntivi o di esercizio un prospetto attestante l'importo dei pagamenti relativi a transazioni commerciali effettuati dopo la scadenza dei termini previsti dal decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, nonché il c.d. indicatore annuale di tempestività dei pagamenti, che indica i tempi medi di pagamento relativi agli acquisti di beni, servizi e forniture.
- Il comma 1 prevede che tale obbligo decorra dal 2014 e riguardi le pubbliche amministrazioni individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del D.Lgs. n. 165 del 2001. In caso di superamento dei termini, si prevede che nelle relazioni al bilancio consuntivo o di esercizio delle pubbliche amministrazioni debbano altresì essere indicate le misure adottate o previste per consentire la tempestiva effettuazione dei pagamenti; dette attestazioni sono sottoposte a verifica contabile da parte dell'organo di controllo di regolarità amministrativa e contabile
- Comma 2 Nel caso in cui si evidenzia un ritardo nei pagamenti superiore a 90 giorni nel 2014 e a 60 giorni a decorrere dal 2015, rispetto ai termini indicati dal D.Lgs. n. 231/2002, sono previste misure sanzionatorie per le amministrazioni pubbliche di cui al comma 1 consistenti nel divieto di procedere ad assunzioni di personale a qualsiasi titolo (compresi i rapporti di collaborazione coordinata e continuativa e di somministrazione) nell'anno successivo a quello di riferimento
- Il comma 3 interviene sul sistema di premialità previsto in favore degli enti locali rispettosi del patto di stabilità interno, ai sensi del comma 122 dell'articolo 1 della legge n. 220/2010, limitandone l'applicazione in favore dei soli enti locali che risultino essere rispettosi dei tempi di pagamento. Ad essi soltanto, dunque, si applica la riduzione degli obiettivi finanziari del patto di stabilità interno, sulla base dei criteri, individuati con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di cui al medesimo comma 122.

Articolo 42 OBBLIGO DELLA TENUTA DEL REGISTRO DELLE FATTURE PRESSO LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

- Prevede l'obbligo per tutte le pubbliche amministrazioni di adottare a decorrere dal 1° luglio 2014 il REGISTRO UNICO DELLE FATTURE nel quale entro 10 giorni dal ricevimento devono essere annotate le fatture o le richieste equivalenti di pagamento per somministrazioni, forniture e appalti e per obbligazioni relative a prestazioni professionali emesse nei loro confronti.
- Il registro delle fatture può essere sostituito da apposite funzionalità che saranno rese disponibili sulla piattaforma elettronica per la certificazione dei crediti.
- Il comma 1 dispone che, a decorrere dal 1° luglio 2014, le pubbliche amministrazioni adottano il registro unico delle fatture nel quale entro 10 giorni dal ricevimento sono annotate le fatture o le richieste equivalenti di pagamento per somministrazioni, forniture e appalti e per obbligazioni relative a prestazioni professionali emesse nei loro confronti.
- E' esclusa la possibilità di ricorrere a registri di settore o di reparto. Il registro costituisce parte integrante del sistema informativo contabile.
- Al fine di ridurre gli oneri a carico delle amministrazioni, il registro delle fatture può essere sostituito dalle apposite funzionalità che saranno rese disponibili sulla piattaforma elettronica per la certificazione dei crediti nei confronti delle amministrazioni pubbliche per somministrazioni, forniture e appalti e per obbligazioni relative a prestazioni professionali (articolo 7, comma 1, del decreto-legge n. 35 del 2013)

Articolo 44 TEMPI DI EROGAZIONE DEI TRASFERIMENTI FRA PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

- I trasferimenti tra PA sono erogati entro 60 giorni dalla definizione delle condizioni per l'erogazione ovvero entro sessanta giorni
 - dalla definizione delle condizioni per l'erogazione
 - dalla comunicazione al beneficiario della spettanza dell'erogazione stessa.
 - Nei casi di erogazioni stabilite a regime , il termine di 60 giorni decorre dalla definizione dei provvedimenti autorizzativi necessari per lo svolgimento dell'attività

* * *

Il D.L. 24 giugno 2014, n. 90 "Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari", in corso di conversione, introduce disposizioni in materia di lavoro delle pubbliche amministrazioni.

In particolare l'art. 1 comma 1 del DL, abroga tutte le disposizioni che disciplinano l'istituto del trattenimento in servizio (ossia l'articolo 16 del D.Lgs. 503/1992, l'art. 72, commi 8 e 10, del decreto-legge n. 112/2008 e l'articolo 9, comma 31 del decreto-legge n. 78/2010;

L'articolo 3, comma 5 prevede un graduale aumento delle percentuali di turn over per gli enti territoriali, per il quinquennio 2014-2018; prevede l'abrogazione dell'art. 76, comma 7 del DL 112/2008 che ha stabilito il divieto per gli enti nei quali l'incidenza delle spese di personale sia pari o superiore al 50% delle spese correnti di procedere ad assunzioni di personale a qualsiasi titolo e con qualsivoglia tipologia contrattuale;

L'articolo 4 riscrive una nuova disciplina della mobilità nella pubblica amministrazione; sono sostituiti il comma 1 e 2 del D.Lgs 165/2001 prevedendo in particolare, la pubblicazione sul proprio sito istituzionale , per un periodo minimo di 30 giorni, del bando che indica i posti che le amministrazioni intendono coprire mediante passaggio diretto di personale da altre amministrazioni; viene definito il concetto di unità produttiva nel settore pubblico: le sedi delle pubbliche amministrazioni ubicate nel territorio dello stesso comune o a una distanza inferiore a 50 chilometri dalla sede di prima assegnazione costituiscono medesima unità produttiva (ai sensi dell'art. 2103 del c.c.) all'interno della quale i dipendenti sono tenuti a prestare la loro attività lavorativa, o (secondo modalità da definite con successivo decreto) anche in assenza di accordo, quando sia necessario sopperire a carenze di organico.

1.3.1. Organismo Indipendente di Valutazione

Dal 2011 l'Agenda per la Mobilità Metropolitana e Regionale adotta il Piano della performance ai sensi degli articoli 10 e 15, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 27 ottobre 2009, n. 150 al fine di assicurare la qualità, comprensibilità ed attendibilità dei documenti di rappresentazione della performance del Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

Al Piano segue la Relazione nella quale sono evidenziati i risultati ottenuti nell'anno.

Il Piano della performance è un documento programmatico, con orizzonte temporale triennale, da emanarsi entro il 31 gennaio di ogni anno, adottato in coerenza con i contenuti e il ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio che dà compimento alla fase programmatica del Ciclo di gestione della performance di cui all'articolo 4 del decreto.

Le fasi del ciclo della Performance individuate nell'articolo 4 del D.Lgs. 150/2009 sono:

- a) definizione e assegnazione degli obiettivi che si intendono raggiungere, dei valori attesi di risultato e dei rispettivi indicatori;
- b) collegamento tra gli obiettivi e l'allocazione delle risorse;
- c) monitoraggio in corso di esercizio e attivazione di eventuali interventi correttivi;
- d) misurazione e valutazione della performance, organizzativa e individuale;
- e) utilizzo dei sistemi premianti, secondo criteri di valorizzazione del merito;
- f) rendicontazione dei risultati agli organi di indirizzo politico-amministrativo, ai vertici delle amministrazioni, nonché ai competenti organi esterni, ai cittadini, ai soggetti interessati, agli utenti e ai destinatari dei servizi.

Tra i soggetti chiamati a svolgere un ruolo nel processo di misurazione e valutazione della performance c'è l'Organismo indipendente di valutazione della performance (OIV) di cui all'art. 14 del D.Lgs. 150/2009.

Ai sensi della delibera n. 23/2012 della Commissione per la Valutazione, la Trasparenza e l'Integrità delle amministrazioni pubbliche (CIVIT), per le regioni, gli enti regionali, le amministrazioni del servizio sanitario nazionale e gli enti locali, stante il mancato rinvio dell'art. 16, comma 2 del D.Lgs. 150/2009 all'articolo 14 dello stesso decreto, hanno facoltà e non l'obbligo di costituire l'OIV, in quanto, nella loro autonomia, possono affidare ad altri organi i compiti previsti dai principi di cui alle disposizioni del d.lgs., 150/2009 indicate nell'articolo 16.

Considerate le ridotte dimensioni della struttura dell'Agenda, e tenuto conto che le funzioni dell'OIV sono correlate anche alle funzioni in materia di anticorruzione (D.Lgs 190/2012 – Articolo 8 del Piano triennale di prevenzione della corruzione approvato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione 8/2013 del 26/03/2013), si è ritenuto opportuno che le predette attività possano essere svolte in piena autonomia da un soggetto esterno, l'OIV, scelto secondo le disposizioni di cui all'Articolo 14 del D.lgs. 150/2009 nonché secondo la delibera della CIVIT n. 12/2013 del 27/02/2013 avente per oggetto "requisiti e procedimento per la nomina dei componenti degli organismi indipendenti di valutazione.

Tenuto conto dell'articolazione organizzativa dell'Agenda, con deliberazione n. 32 del 8/11/2013 il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato di costituire l'Organismo indipendente di valutazione della performance (OIV) monocratico di cui all'art. 14 del D.lgs. 150/2009; individuando il direttore generale ing. Cesare Paonessa, quale responsabile del procedimento, dando atto che la designazione sarebbe avvenuta con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione previa acquisizione del parere della Commissione per la Valutazione, la Trasparenza e l'Integrità delle amministrazioni pubbliche.

La citata delibera 12/2013 della CIVIT prevede inoltre che nessun i componenti dell'OIV non possano appartenere contemporaneamente a più OIV o nuclei di valutazione.

In relazione alle attività che dovranno essere esercitate dall'OIV con la citata deliberazione il Consiglio d'Amministrazione ha ritenuto di definire il compenso in € 3.000,00 all'anno. Il compenso è

onnicomprensivo, al lordo delle ritenute fiscali, degli oneri previdenziali e di ogni altra tassa/tributo/contributo nonché di eventuali spese di trasferta.

In seguito della pubblicazione sul sito internet dell'Agenzia dell'avviso di selezione (il cui schema è stato approvato con la citata deliberazione del CDA n. 32/2013), pubblicato in data 24/12/2013 e ripubblicato in data 15/01/2014, è stata svolta dal direttore generale l'istruttoria tecnica in ordine alle candidature pervenute, e sono stati convocati i candidati i cui curricula sono stati valutati idonei, per essere sentiti in un colloquio ed essere invitati a esporre la propria relazione di accompagnamento al curriculum.

In esito alle sessioni di colloqui, tenutesi nei giorni 17 e 18 aprile, il direttore generale, come da verbali agli atti, ha dichiarato che il curriculum della dott.ssa Elena Miglia è stato l'unico che sia stato approfondito positivamente in sede di colloquio personale.

E' stato pertanto richiesto all'Autorità Nazionale Anticorruzione – A.N.A.C. (nota prot. 2647 del 13/05/2014 integrata con nota prot. 3280 del 17/06/2014) di esprimere il parere per la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione così come previsto dall'art. 14, comma 3 del D.Lgs. 150/2009.

L'ANAC ha comunicato (nota prot. 3782 del 21/07/2014) che con delibera n. 112/2014 del 03/07/2014 è stato espresso il parere favorevole alla richiesta di nominare la dott.ssa Elena Miglia componente dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) in forma monocratica dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

1.3.2. Comitato unico di garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni [CUG]

L'art. 57, comma 1 del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come introdotto dall'art. 21 della Legge 4 novembre 2010, n. 183, dispone, tra l'altro, che le pubbliche amministrazioni costituiscano al proprio interno, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, il "Comitato unico di garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni" [CUG].

La stessa norma prevede che il CUG sostituisce, unificandone le competenze in un solo organismo, i comitati per le pari opportunità e i comitati paritetici sul fenomeno del mobbing, costituiti in applicazione della contrattazione collettiva, dei quali assume tutte le funzioni previste dalla legge, dai contratti collettivi relativi al personale delle amministrazioni pubbliche o da altre disposizioni.

L'art. 57 comma 03 stabilisce i compiti del CUG che, "[...] all'interno dell'amministrazione pubblica, ha compiti propositivi, consultivi e di verifica e opera in collaborazione con la consigliera o il consigliere nazionale di parità. Contribuisce all'ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico, migliorando l'efficienza delle prestazioni collegata alla garanzia di un ambiente di lavoro caratterizzato dal rispetto dei principi di pari opportunità, di benessere organizzativo e dal contrasto di qualsiasi forma di discriminazione e di violenza morale o psichica per i lavoratori".

Ai sensi del comma 04 del citato articolo 57 del D.Lgs. 165/2001, con direttiva del 4 marzo 2011 del Ministero per la PA e l'Innovazione e del Ministero delle Pari Opportunità avente ad oggetto "Linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati Unici di Garanzia per le Pari Opportunità", sono state fornite le linee guida sulle modalità di funzionamento dei "CUG".

Tale direttiva al punto 1 "Finalità e destinatari" dispone che le linee guida hanno carattere generale e contengono le indicazioni alle quali le amministrazioni destinatarie (amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165) devono attenersi, tenuto conto delle specificità dei rispettivi ordinamenti e dei singoli contratti collettivi.

In particolare è previsto che le regioni e gli enti locali adottano, nell'ambito dei propri ordinamenti e dell'autonomia organizzativa ai medesimi riconosciuta, le linee di indirizzo necessarie per l'attuazione dell'art. 21 della legge 183/2010 nelle sfere di rispettiva competenza e specificità, nel rispetto dei principi dettati dalle presenti linee guida.

Al punto 3.1 della Direttiva vengono indicate le "Modalità di funzionamento" ed in specifico è previsto che:

- il CUG viene costituito da ciascuna amministrazione senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;
- il CUG è unico ed esplica le proprie attività nei confronti di tutto il personale;
- i/le componenti rimangono in carica quattro anni e gli incarichi possono essere rinnovati una sola volta;
- il CUG ha composizione paritetica ed è formato da componenti designati da ciascuna delle organizzazioni sindacali rappresentative, ai sensi degli artt. 40 e 43 del D.Lgs 165/2001 e da un pari numero di rappresentanti dell'amministrazione, nonché da altrettanti componenti supplenti, assicurando nel complesso la presenza paritaria di entrambi i generi;
- il CUG è nominato con atto del dirigente preposto al vertice dell'amministrazione, secondo quanto previsto per i singoli ordinamenti;
- i/le componenti siano dotati di requisiti di professionalità, esperienza, attitudine e, pertanto, debbono possedere: a) adeguate conoscenze nelle materie di competenza del CUG; b) adeguate esperienze, nell'ambito delle pari opportunità e/o mobbing, del contrasto alle discriminazioni, rilevabili attraverso il percorso professionale; c) adeguate attitudini, intendendo per tali le caratteristiche personali, relazionali e motivazionali. L'amministrazione, al fine di accertare i requisiti, fa riferimento, in primo luogo, ai curricula;
- il CUG si intende costituito e può operare ove sia stata nominata la metà più uno dei/delle componenti previsti;
- il CUG, entro 60 giorni dalla sua costituzione, adotta un regolamento per la disciplina delle modalità di funzionamento dello stesso;
- i/le componenti del CUG rimangono in carica quattro anni. Gli incarichi possono essere rinnovati una sola volta.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, con deliberazione n. 24 del 23 settembre 2013, ha impegnato il direttore generale nel rispetto del disposto della Legge del 4 novembre 2010, n. 183 art. 21 e della Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 4 marzo 2011 "Linee guida sulle modalità di funzionamento dei Comitati Unici di Garanzia per le Pari Opportunità, a costituire il CUG dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale.

Con determinazione del direttore generale n. 43 del 28/01/2014, in attuazione della deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia n. 24/2013 del 23/09/2013, è stato costituito il "Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG)" dell'Agenzia.

La prima seduta del CUG si è tenuta in data 20/02/2014.

1.3.3. Contenziosi in atto

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale è attualmente impegnata in due distinti procedimenti giurisdizionali.

1. Il primo giudizio è relativo ad un ricorso presentato da EXTRA.TO S.C.A R.L. innanzi al T.A.R. per il Piemonte contro l’Agenzia e nei confronti di ALIVISION TRANSPORT S.C.A R.L. per l’annullamento della determinazione dirigenziale n. 241 del 7 giugno 2013 avente per oggetto “Autolinea Torino Lingotto FS – Caselle Aereoporto –Rilascio di autorizzazione all’esercizio di servizio di trasporto di persone su strada in regime di concorrenza all’A.T.I. costituita tra Alivision Trasport s.c.ar.l. e Formento S.n.c.”:

nonché della

- deliberazione n. 4/3 del Consiglio d’Amministrazione del 15 giugno 2004 ;
- deliberazione n. 13/1 del Consiglio d’Amministrazione del 21 dicembre 2007;
- deliberazione n. 5/1 del Consiglio d’Amministrazione del 22 maggio 2009 .

nonché richiesta per eventuale risarcimento per i danni patiti e patienti conseguenti all’adozione degli atti impugnati, comprendente eventuali diminuzioni del rapporto ricavi da traffico e costi operativi e le conseguenti maggiori compensazioni, oltre a interessi e rivalutazione.

Il Consiglio d’Amministrazione ha autorizzato il Presidente a resistere in giudizio con deliberazione n. 25/2013 del 23/09/2013.

L’Agenzia si è costituita in giudizio presentando le proprie memorie. Ad oggi non risulta fissata l’udienza di trattazione.

2. Il secondo giudizio è relativo al ricorso ex art. 702-bis c.p.c. presentato al Tribunale di Torino (Numero Registro Generale 1793/2014) nell’interesse del sig. (ricorrente) contro l’Agenzia (notificato il 20/02/2014) per l’accoglimento delle seguenti conclusioni:

- nel merito in via principale: in accoglimento del ricorso, accertarsi e per l’effetto dichiararsi che il sig. è creditore nei confronti dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale della complessiva somma di € 12.118,00; per l’effetto, dichiararsi tenuta e condannarsi l’Agenzia, in persona del legale rappresentante pro tempore, al pagamento, in favore del sig. Mazza Alessandro, della complessiva somma di € 12.118,00, oltre gli interessi e rivalutazione monetaria dal dì del dovuto al saldo;

- nel merito in via subordinata: in accoglimento del ricorso accertarsi e per l’effetto dichiararsi che il sig. è creditore nei confronti dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale della complessiva somma di € 7.636,00; per l’effetto, dichiararsi tenuta e condannarsi l’Agenzia, in persona del legale rappresentante pro tempore, al pagamento, in favore del sig., della complessiva somma di € 7.636,00, oltre gli interessi e rivalutazione monetaria dal dì del dovuto al saldo;

- in ogni caso: con vittoria di spese, competenze ed onorari di giudizio, oltre il contributo previdenziale e l’IVA, come per legge.

La somma di € 12.118,00 corrisponde all’ammontare complessivo, salvo errori ed omissioni, delle somme che l’Agenzia non ha corrisposto al sig. a titolo di indennità di funzione quale componente del Consiglio di Amministrazione per i seguenti periodi:

- a) da giugno 2010 a dicembre 2010, per complessivi € 5.395,00;
- b) da gennaio 2011 a giugno 2011, per complessivi € 4.482,00;
- c) da dicembre 2012 a febbraio 2013, per complessivi € 2.241,00.

La somma di € 7.636,00 corrisponde invece all’ammontare delle somme che sarebbero dovute per i periodi indicati ai punti a) e c).

Tenuto conto del parere espresso dalla Corte dei Conti Sezione delle Autonomie, adunanza del 10 febbraio 2014, che ha confermato l'impossibilità da parte dei Consorzi tra Enti locali partecipati dalla Regione di erogare indennità ai componenti dei Consigli di Amministrazione così come previsto dal citato art. 5, comma 7 del D.L. 78/2010, il Consiglio d'Amministrazione, ha autorizzato il Presidente a resistere in giudizio con deliberazione n.5/2014 del 13/06/2014.

Il 1 luglio 2014, il Giudice non ha ritenuto di far discutere i difensori delle parti presenti ma ha rinviato, per lo svolgimento di tale incombenza, all'udienza del 09.06.2015.

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2014 E TRIENNALE 2014-2016

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.

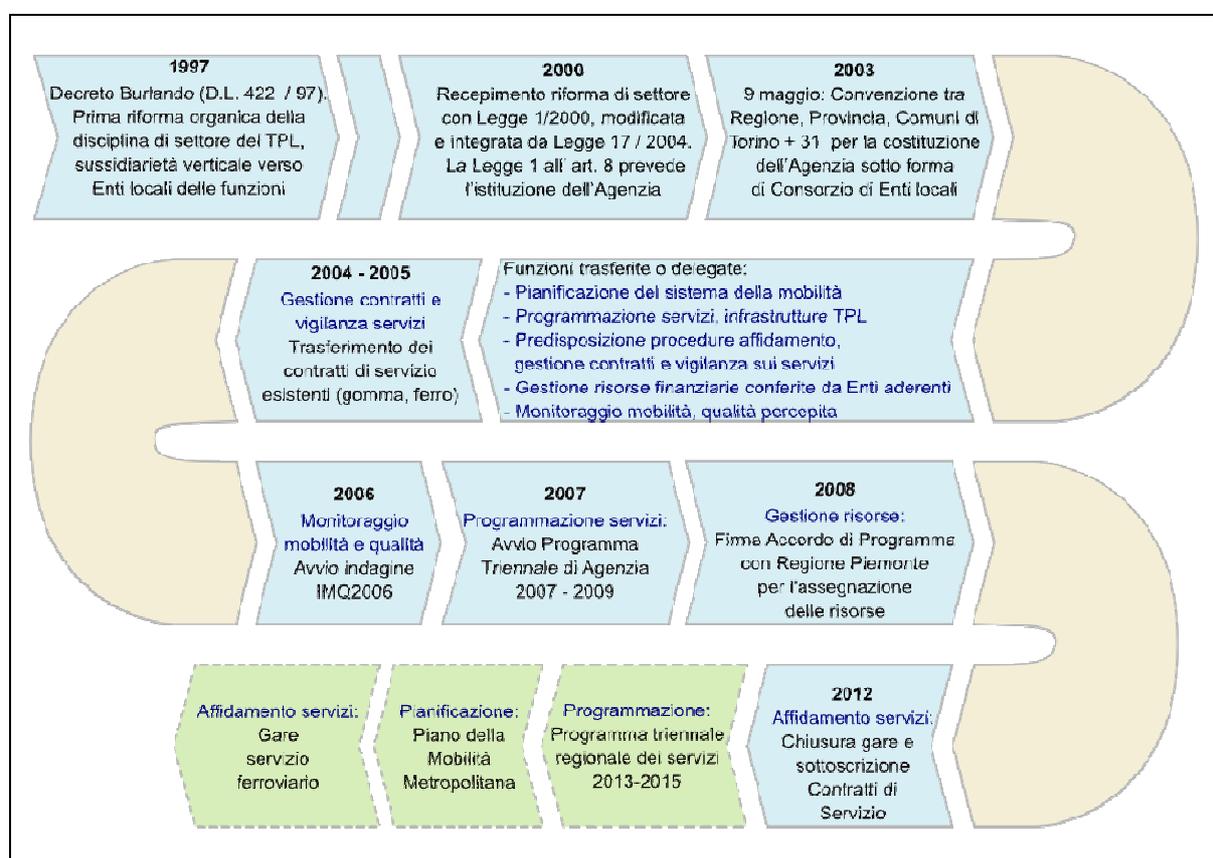


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

Rispetto agli obiettivi di medio periodo individuati nella relazione previsionale e programmatica 2013, anno nel quale si è realizzato:

- l'avvio del servizio SFM sulle linee sfm1 Chieri-Rivarolo-Pont, sfm2 Pinerolo-Chivasso, sfm4 Torino-Bra e, da giugno, sfm7 Torino-Fossano dopo la prima fase del SFM avviata a dicembre 2011 con il cadenzamento sulla sfm3;
- Una ulteriore fase di un piano di riordino dei servizi di superficie coerentemente con gli indirizzi già enunciati nelle precedenti Relazioni Previsionali programmatiche e con il progetto di ridisegno "Rete Forte 2012".

Il programma di attività per il 2014 risulterà 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) e 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 § 2.3.2.
- 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	85	902	6940
Cintura	708	161	651	920
Totale	838	246	1.553	1853

Fonte: Elaborazione Regione Piemonte su dati ISTAT (per la popolazione) e Provincia di Torino (per il territorio)

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 quasi 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). Il rapporto tra superficie urbanizzata e superficie complessiva è di 0,65 in Torino mentre è pari a 0,23 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. Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata

Percentuale su mobilità motorizzata	2006	2008	2010
Area metropolitana torinese			
Trasporto pubblico	22,8%	26,4%	26,4%
Auto privata	77,2%	73,6%	73,6%
Torino			
Trasporto pubblico	28,2%	33,5%	34,1%
Auto privata	71,8%	66,5%	65,9%

Fonte: Rapporto IMQ 2010

Nell'area metropolitana, gli spostamenti effettuati dai residenti in un giorno feriale tipo del 2010 sono stati stimati in 3 milioni 431 mila (+ 8,6% rispetto al 2008); il 71,8% degli spostamenti è stato effettuato con auto privata o mezzi pubblici (+ 12% rispetto al 2008).

La quota modale del trasporto pubblico sul totale della mobilità motorizzata resta invariata (26%) ma l'uso dei mezzi pubblici è aumentato in termini di volume seguendo la tendenza all'aumento della mobilità.

Nella città di Torino, la quota modale del trasporto pubblico cresce al 34% registrando un piccolo incremento rispetto al 2008.

2.1.1.4. Offerta di trasporto pubblico

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

Fonte: Consuntivi di esercizio

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

Passeggeri trasportati

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77
Contratti Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	201,0	n/d
- di cui Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,63	n/d
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,63	14,32	n/d
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	186,45	189,67	193,52	210,72	219,34	n/d

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

Dati economici

Compensazioni al netto infrastruttura (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13
Contratti Bus e Tram Urbani	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27
Contratti ferroviari	28,43	29,63	29,64	42,37	41,01
TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1)	209,69	213,67	214,74	222,40	211,66

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
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,95	0,93	0,84	0,75
Contratti ferroviari	2,10	2,37	2,49	3,11	2,86
TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1)	1,01	1,01	1,00	0,91	0,82

Ricavi da traffico	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,48
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,56	12,69
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,39	14,4
TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1)	n/d	92,35	94,99	102,91	119,03

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico +compensazioni al netto infrastruttura)	2008	2009	2010	2011	2012
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	46,7%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%	37,0%
Contratti ferroviari	n/d	27,4%	27,6%	21,2%	26,0%

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'Agencia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agencia 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. Indagine IMQ 2010

Per il 2012 l'indagine di riferimento per le conoscenze sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino è stata l'IMQ 2010 pubblicata nel 2011.

I dati principali sono esposti al successivo § 2.1.3.

2.1.2.2. Indagini IMQ 2012 e IMP 2012

Nell'2013 sono state effettuate le interviste per l'indagine combinata IMQ+IMP.

La prima parte dell'indagine (IMQ) riguarda la popolazione residente nella Provincia di Torino, si articola su di un campione di grandi dimensioni e permette, 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) riguarda la popolazione residente nelle altre province piemontesi, viene svolta in coordinamento con l'IRES Piemonte, e serve per aggiornare i dati sulla mobilità dei piemontesi raccolti nel 2004 con un'analogica indagine a suo tempo effettuata dall'IRES su incarico della Regione Piemonte.

Il campione indagato è di 52.160 interviste complessive a livello regionale; la metodologia è in continuità con quella delle indagini precedenti e vengono 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 primo semestre 2014 l'Azienda affidataria dello svolgimento delle interviste ha consegnato, per fasi successive, i dati raccolti durante il field; l'ultima consegna è avvenuta all'inizio di luglio 2014. La consegna dei dati da parte dell'Azienda affidataria ha fatto registrare ritardi fino a

sei mesi a causa di correzioni, verifica delle georeferenziazioni e ripetizioni di interviste già effettuate per dati non coerenti.

L'Agenzia procederà, nel secondo semestre 2014, al controllo di completezza dei dati, a quello di correttezza e infine alle elaborazioni e alla stesura del rapporto finale.

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

2.1.2.3. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

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

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: due volte all'anno (luglio e novembre);
- servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

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



Per quanto riguarda i servizi a chiamata è stato redatto un apposito documento che riporta gli indicatori del servizio offerto e della domanda soddisfatta.

Servizio di trasporto pubblico a chiamata

Andamento del servizio

Aprile 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.

2.1.2.4. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. In figura è riportato l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar) aggiornato al 22-06-2014.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte ha continuato a crescere fino a domenica 10 marzo 2013, quando ha raggiunto un massimo relativo di oltre 2800 passeggeri/notte, per poi scendere ad un minimo relativo di meno di 2700 passeggeri/notte in corrispondenza del

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.

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.

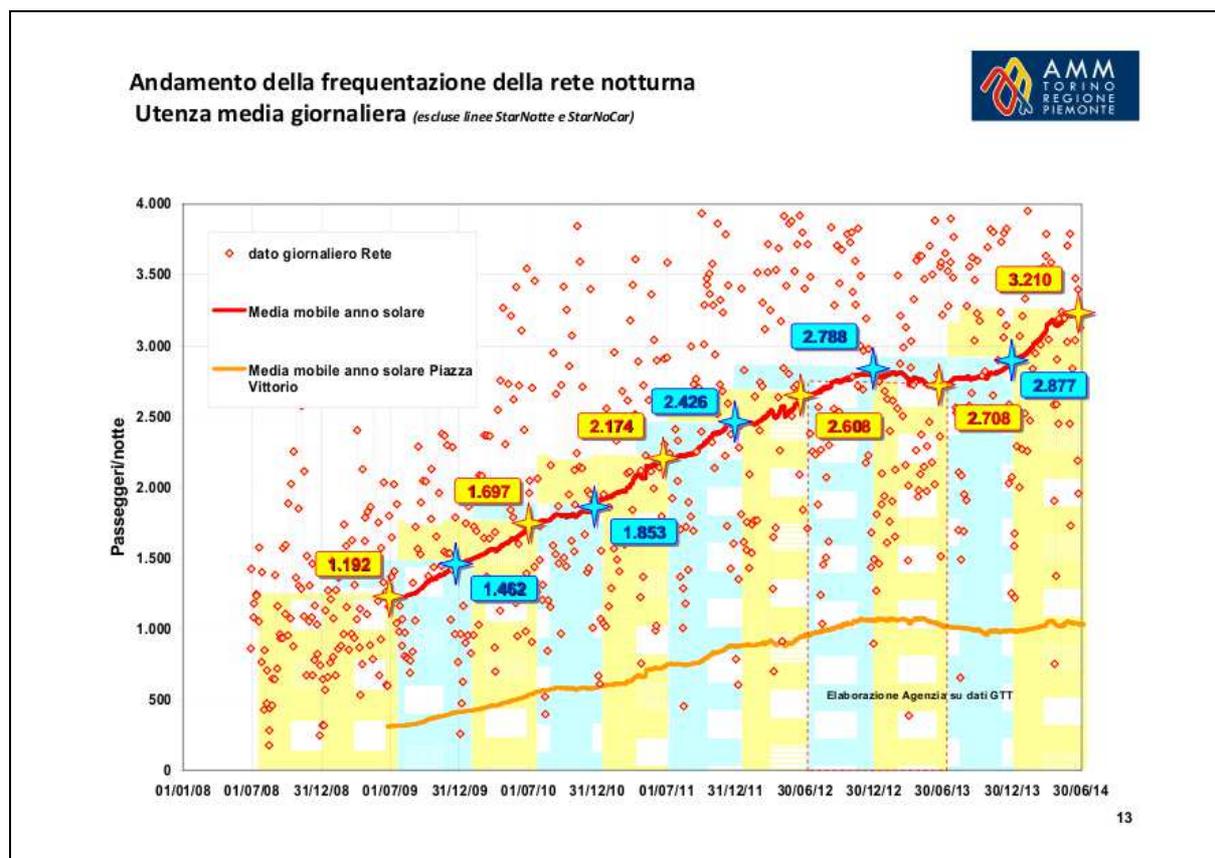


Figura 2 - Rete Notturna: andamento della frequentazione

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

Frequentazione della Rete Notturna

Anni 2009-2014

16 luglio 2014



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

Dall'indagine IMQ 2010 è possibile individuare delle linee di tendenza per la mobilità nell'area metropolitana.

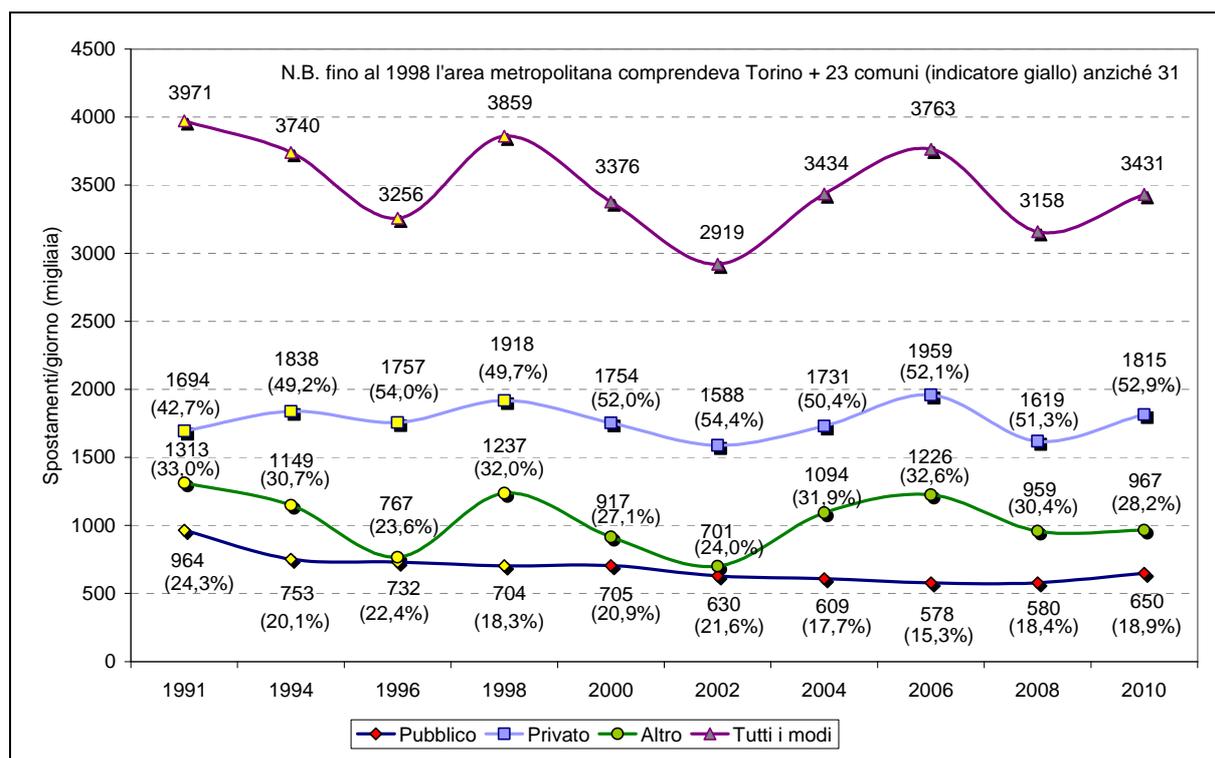


Figura 3 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

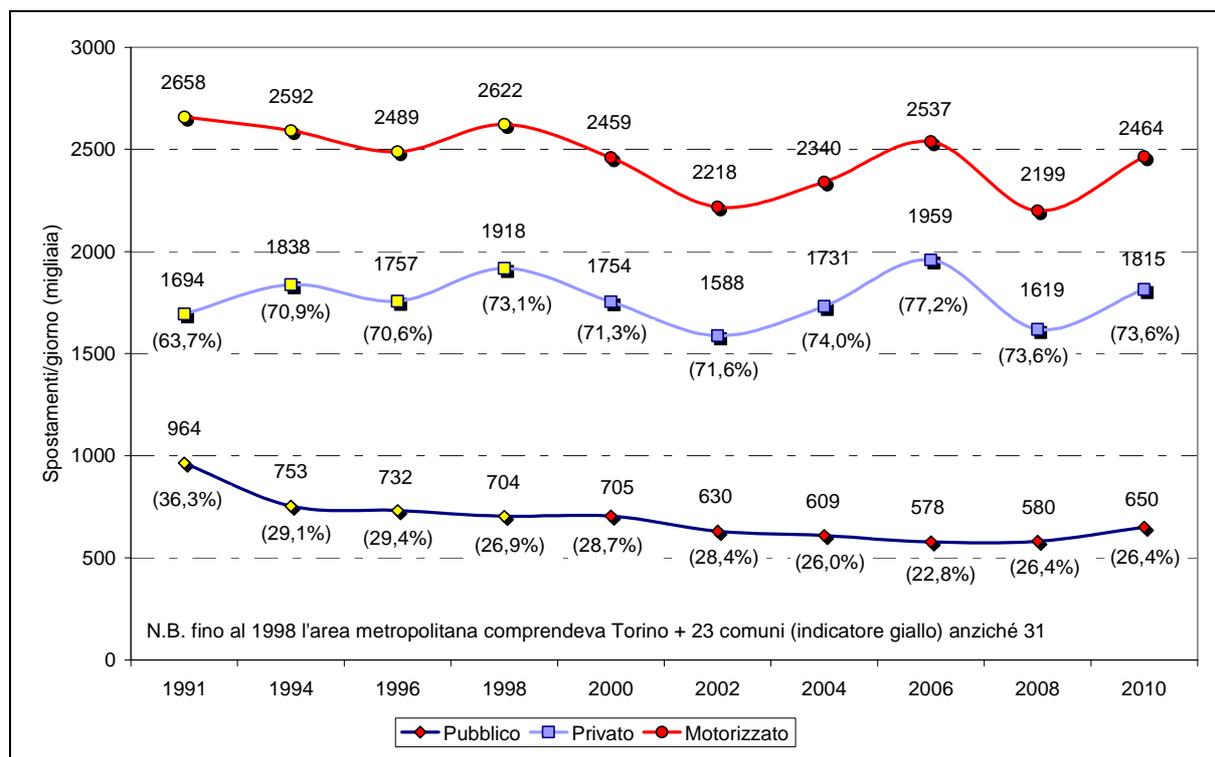


Figura 4 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

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

- La mobilità motorizzata appare anch'essa aumentare: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 4).
- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che appare conservare, rispetto al 2008, la quota di mercato del 26,4% sul totale motorizzato.
- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un significativo aumento dell'uso della metropolitana (99 mila spostamenti / giorno nel 2010 tra monomodali e plurimodali, contro i 75 mila del 2008).

Nel 2014 questi dati saranno aggiornati con i risultati dell'indagine IMQ condotta nel 2013.

2.1.4. Il confronto con le altre grandi città italiane

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 XX Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia" (Legambiente 2013) permette un confronto a livello italiano.

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

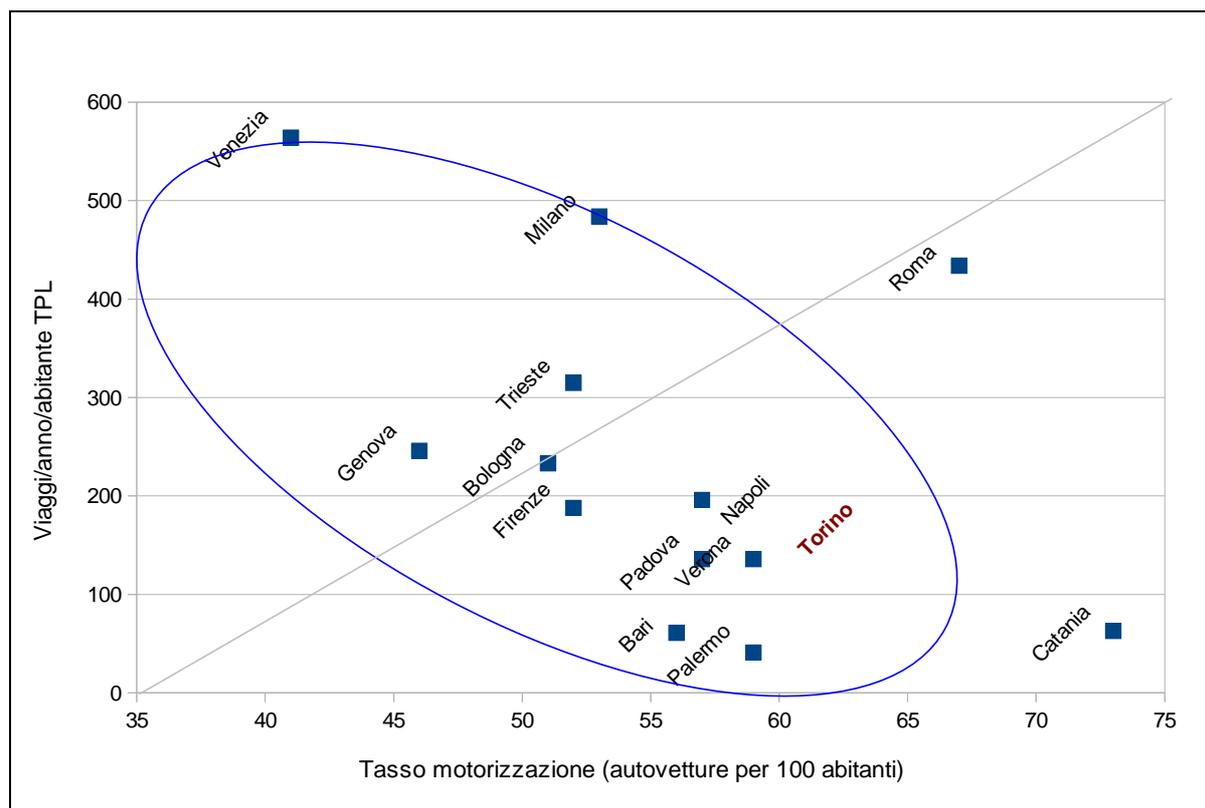


Figura 5 - Relazione tra domanda di mobilità pubblica e tasso di motorizzazione

Dall'analisi della Figura 5 emerge una tendenziale relazione inversa tra tasso di motorizzazione e uso dei mezzi pubblici. Escludendo i casi di Venezia (città dalle caratteristiche urbanistiche uniche e non confrontabile con nessun'altra realtà urbana) e Roma (città interessata da una sovrastima del parco circolante a causa delle immatricolazioni dei veicoli aziendali), appare che le città con maggiore motorizzazione abbiano una propensione inferiore all'uso del TPL (vedere area tracciata con bordo

blu) . Si rimanda al successivo paragrafo 2.1.7 “I risultati attesi” per un confronto con le aree metropolitane a livello europeo.

2.1.5. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 6).

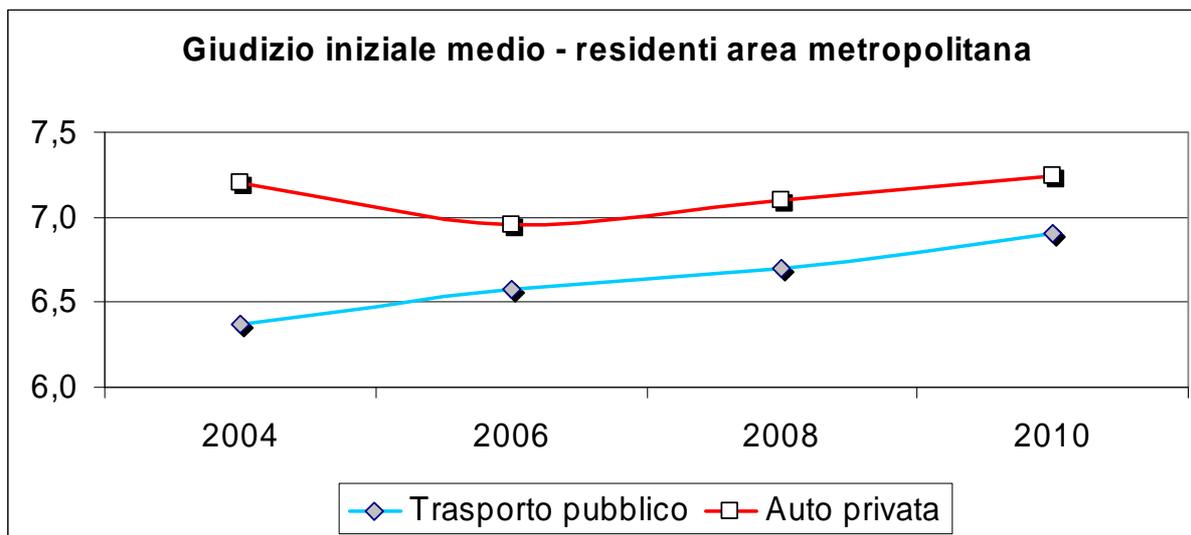


Figura 6 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

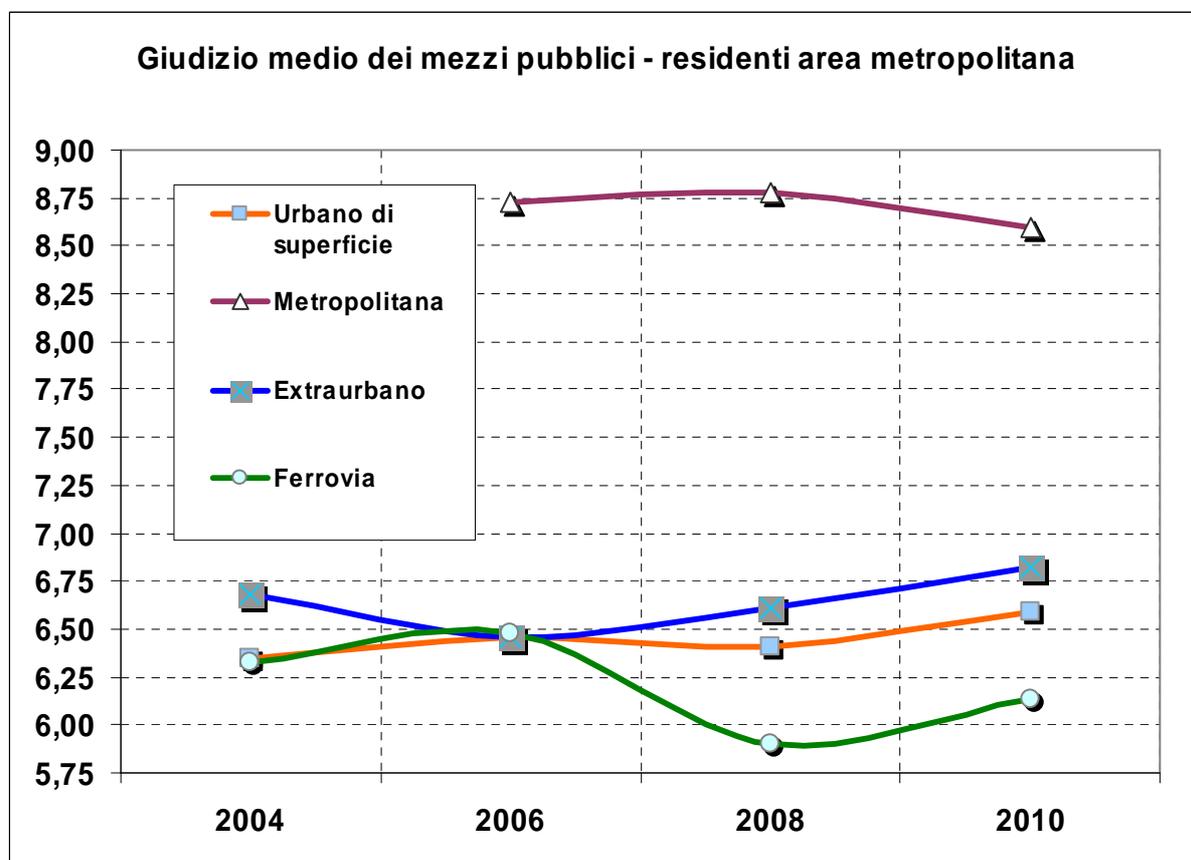


Figura 7 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

La Figura 7 riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenzia l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

Nel 2014 questi dati saranno aggiornati con i risultati dell'indagine IMQ condotta nel 2013.

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:

- Completamento del Passante Ferroviario (2012).
- Prosecuzione della linea 1 di metropolitana da Lingotto a Piazza Bengasi (indicativamente 2015).
- Estensione della linea 1 di metropolitana verso Rivoli (ipotizzato oltre il 2017).
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025).

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

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

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

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2022), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2018), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2014 – 2017), 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.

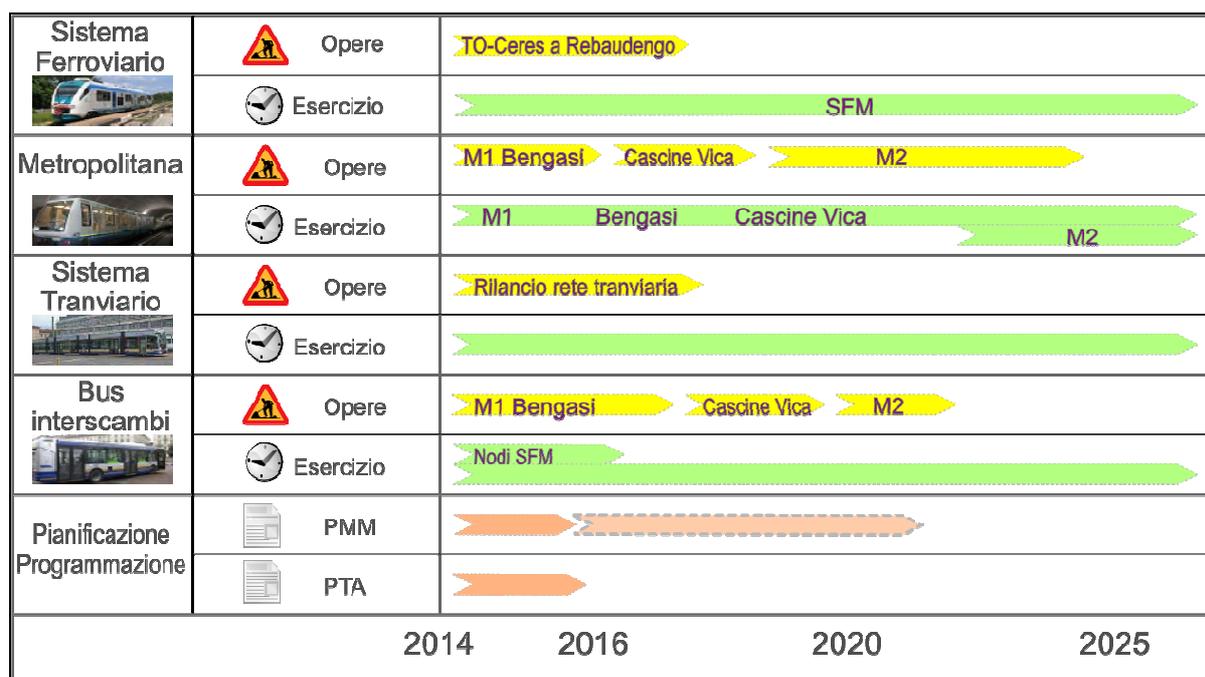


Figura 8 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto

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

Il quadro di sviluppo è abbastanza consolidato negli elementi essenziali come descritto nel successivo punto 2.2. La programmazione potrà subire delle modifiche anche a seguito dell'interlocuzione con gli Enti consorziati.

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi sul pubblico, - viaggi sul privato, - tempi sul pubblico, - tempi sul privato) e contestualmente individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo; verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda e di soddisfarla con efficienza, ridimensionare/ampliare gli obiettivi e/o ridimensionare/potenziare le offerte modali in modo che le offerte modali e domande modali obiettivo siano coerenti e sostenibili; tale percorso è stato ampiamente descritto nella Relazione Previsionale Programmatica 2010-2012.

2.1.7. I risultati attesi

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

Le grandezze considerate sono due:

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

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

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

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

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

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

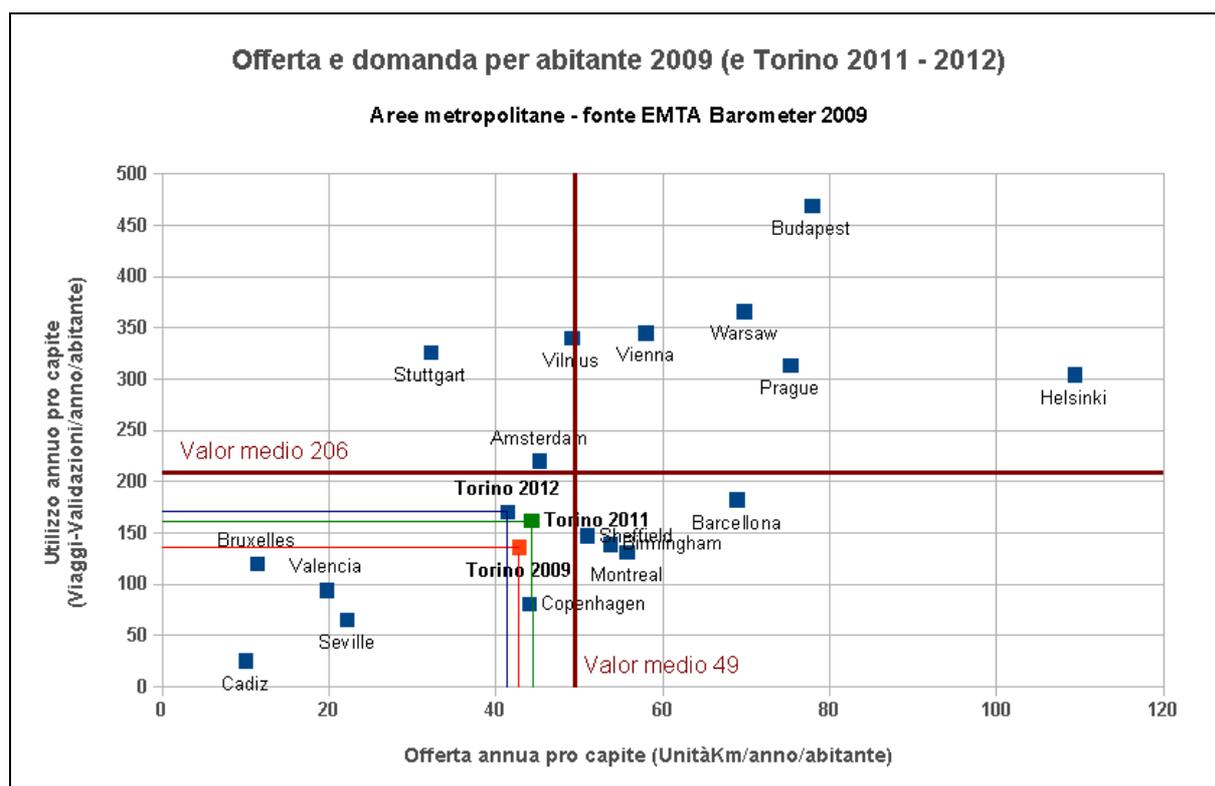


Figura 9 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

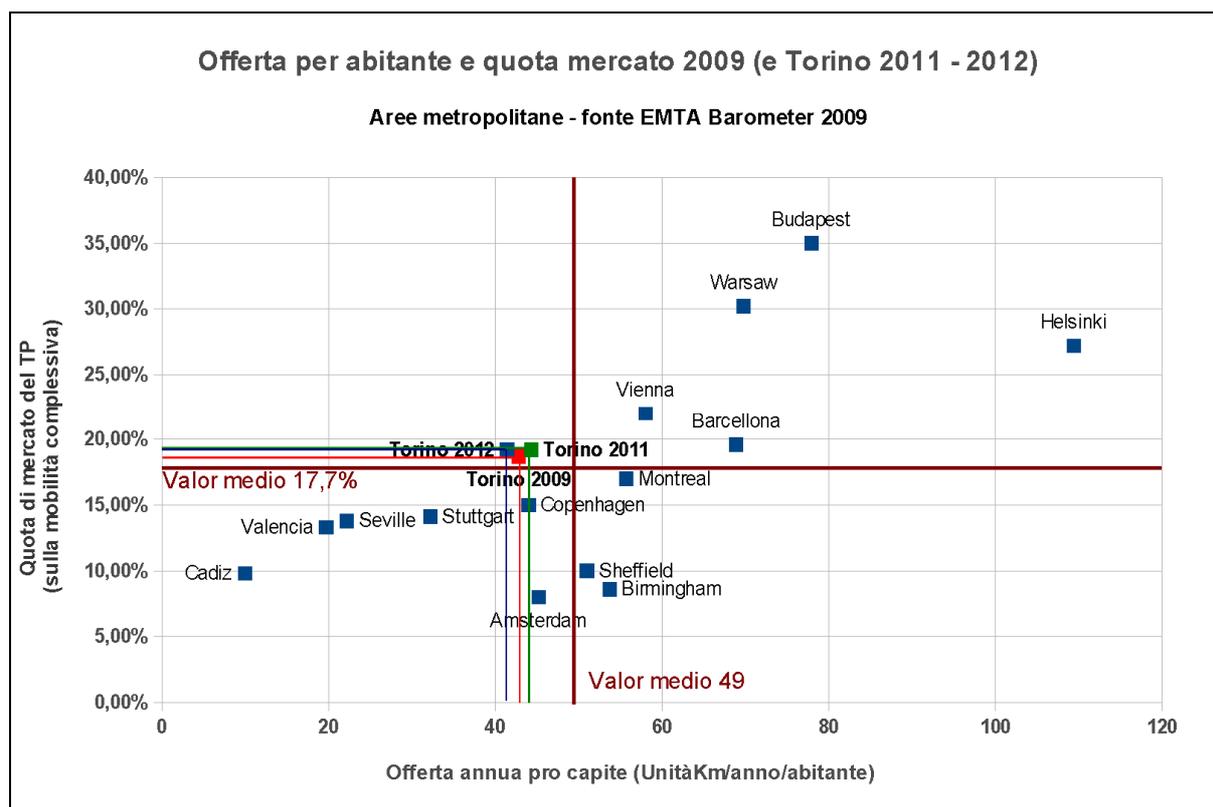


Figura 10 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 18,7% (linea di colore rosso) al 19,2% (linee di colore verde e blu). I dati di raffronto europei si riferiscono alla mobilità complessiva (compresi i mezzi non motorizzati). Il dato di raffronto di Torino è tratto dall'indagine IMQ 2008 per il 2009 e dall'indagine IMQ 2010 per il 2011 e per il 2012. Se si considera invece la sola mobilità motorizzata per gli spostamenti effettuati dai residenti nell'area metropolitana di Torino, la quota modale risulta essere del 26,4% sia nel 2008 che nel 2010.

La tendenza alla contrazione delle risorse, e quindi dell'offerta, continuerà nel triennio 2013-2015. Per il 2014 ed il 2015 la sfida consisterà nel mantenere (e magari aumentare) volumi di utenza e quota di mercato del Trasporto Pubblico a fronte di una contrazione dell'offerta.

Tuttavia, per il medio-lungo periodo si intende mantenere una visione di potenziamento complessivo dell'offerta di trasporto pubblico come sopra prefigurato e maggiormente dettagliato nel successivo punto 2.2.

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 (maggiore numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

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

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

2.1.8. Le valutazioni di scenario

Nel primo semestre 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.

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

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

La RPP 2012-2014 affermava la priorità dell'approntamento, in collaborazione con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all'Agenzia e GTT di un "Piano di Riordino" per una revisione della rete del trasporto pubblico urbano/suburbano nel contesto di una riduzione, anche consistente, delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.

Gli obiettivi del Piano di riordino erano così sintetizzati:

- 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.

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

Si conferma la validità di quanto sopra per la continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino ed il conseguente ridisegno della rete.

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dalla istituzione e dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso

possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

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

Il SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

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

Il servizio obiettivo previsto è:

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

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 la identificazione dei servizi sulla direttrice Torino-Modane come SFM3, nel Giugno 2013 con la 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 biorari a cadenzamenti orari.
- L'ampliamento della fascia di servizio: con un aumento dei servizi nelle ore serali

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

2.2.3. Linee di metropolitana

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

Il terminale Sud della linea 1 di metropolitana rimarrà collocato in Piazza Bengasi per un periodo di tempo non breve ponendo il problema della ricerca di una configurazione degli accessi alla stazione della metropolitana, degli spazi di fermata e capolinea delle linee di superficie, che non sia penalizzante per i passeggeri che necessariamente dovranno effettuare il trasbordo al terminale della linea di metropolitana. Nel 2012 l'Agenzia ha fornito alcune indicazioni in merito alla Città di Torino.

Nella RPP 2013-2015 si affermava l'intendimento di approfondire il tema in cooperazione con la Città di Torino e GTT. Infatti nel corso dell'anno si è avviato un esame più approfondito del tema anche attraverso una prima fase di confronto con le province; lo sviluppo di tale attività avverrà nel corso del 2014.

2.2.4. Sistema tranviario

Nella RPP 2014-2016 si confermava come fattore prioritario, dal punto di vista dell'architettura del sistema tranviario, la realizzazione della minima e più efficace infrastruttura in grado di assicurare un comodo interscambio tra servizio tranviario e servizio ferroviario in corrispondenza della nuova stazione di Porta Susa ove è situata la fermata "integrata" della linea 1 di metropolitana.

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

L'intervento individuato come più corrispondente alle necessità è la realizzazione della infrastruttura tranviaria di collegamento tra piazza XVIII Dicembre e corso Vittorio Emanuele II.

INFRA.TO ha trasmesso la documentazione relativa ad alcune alternative progettuali. Nel corso del secondo semestre 2014 verranno analizzate le alternative progettuali e definite le priorità.

Parallelamente l'Agenzia ha avanzato una proposta di ricollocazione del capolinea tranviario della linea 13b in Piazza Statuto, evitando l'instradamento fino a Rondò della Forca. Anche in questo caso si è avviata l'interlocuzione con INFRA.TO.

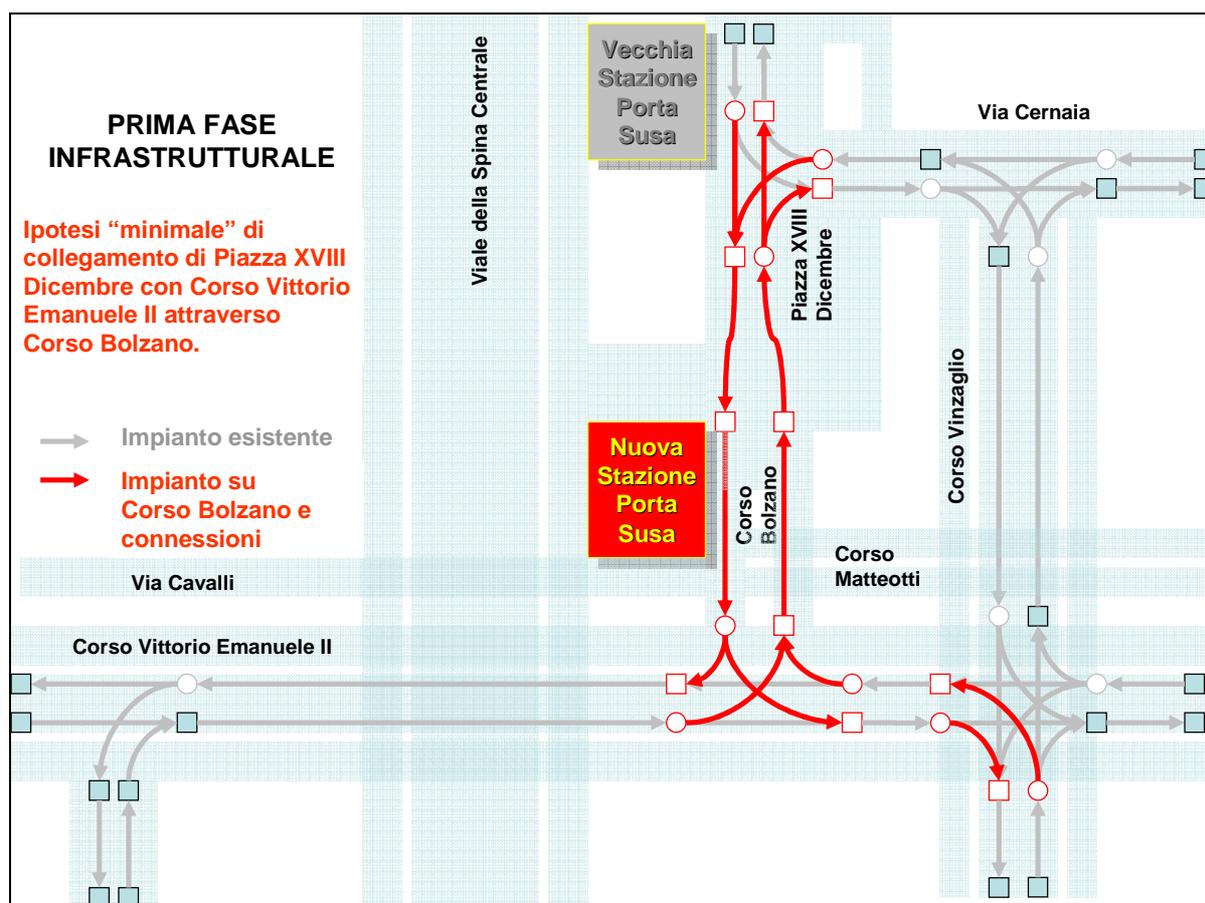


Figura 11 - Ipotesi di impianto tranviario su Corso Bolzano

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.

Si rimanda al successivo punto 2.3.2 per quanto riguarda le attività espletate al riguardo nel primo semestre 2014.

2.2.5.1. Integrazione ferro-gomma

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

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

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

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

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

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

2.2.5.2. 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. SpA e T.R.M. SpA 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



2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2013-2015

2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione

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

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

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

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

Il successivo Programma Triennale sarà sviluppato in coordinamento con il Programma Triennale della Regione Piemonte 2013-2015.

2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana

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

SFM:

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



Figura 12 – 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).

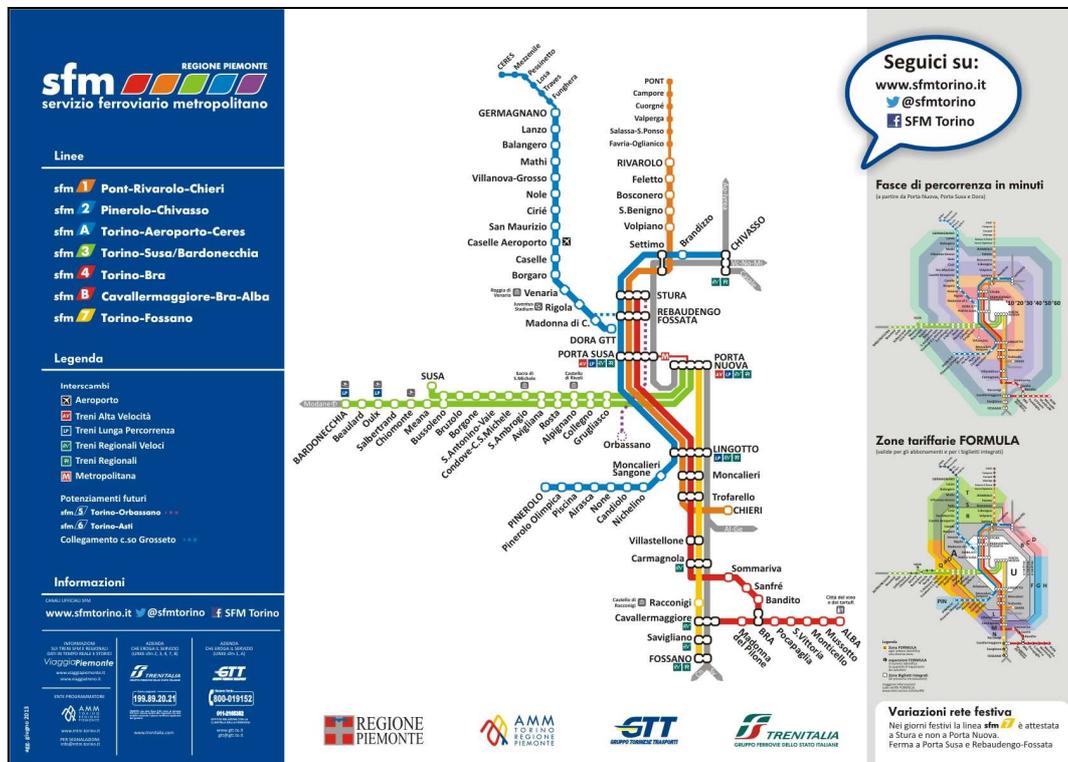


Figura 13 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

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.

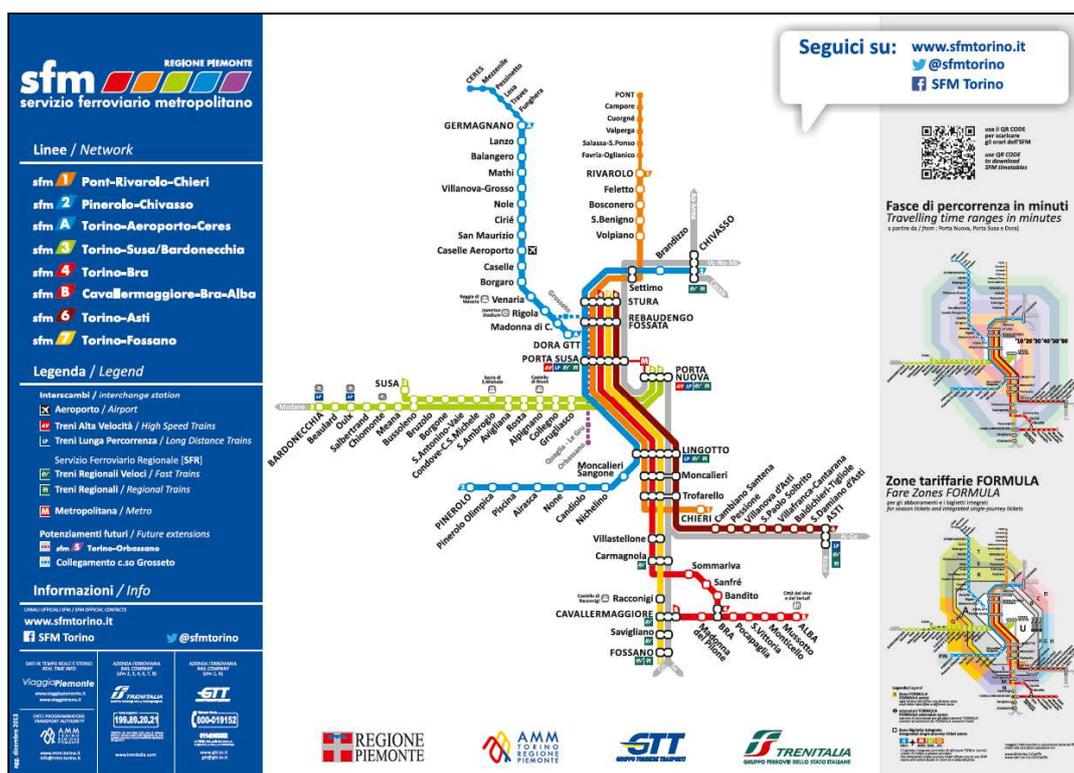


Figura 14 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

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 o in corso d'orario o in occasione del cambio orario del 15 giugno 2014.

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

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 II treno RV 2042 come gli altri RV

Linea Torino-Savona

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

1. Il treno 4200 Il treno 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. (v.c.o. del 3/3/2014) treno 4204/4228 Assegnata fermata a Bragno 8.26

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 6.30 anziché 6.45) e modificato in modo da arrivare a Casale alle 7.32 sosta a Casale 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 legamento 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.

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 scadenzati 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

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

Metropolitana:

Il sistema di metropolitana è inserito nella Sezione III del Contratto di servizio per la mobilità urbana e metropolitana sottoscritto dall'Agenzia congiuntamente al comune di Torino.

Come già esplicitato nella Parte 1 la gestione del contratto è oggi condivisa tra Agenzia e Città.

Sul fronte infrastrutturale, nei prossimi anni è previsto il completamento del prolungamento a Bengasi della linea 1 e, come già detto in precedenza, sarà necessario approfondire il tema della revisione della rete urbana, suburbana ed extraurbana considerando l'effetto della nuova infrastruttura.

Tram e Bus:

La RPP 2014-2016, alla quale si rimanda, conferma la necessità della continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino, con il conseguente ridisegno della rete.

Sul tema, che afferisce all'**obiettivo PEG 1.IV – Attività 2**, sono state effettuate riunioni congiunte con la Città di Torino e GTT alle quali l'Agenzia ha partecipato fornendo i propri contributi di approfondimento.

In particolare nel primo semestre 2014 sono state autorizzate dall'Agenzia delle variazioni ai servizi urbani e suburbani di Torino:

- revisione della distribuzione dei veicoli automobilistici sui servizi di TPL nella giornate di sabato e festivi, con assegnazione di autobus di 12 metri di lunghezza su alcune linee gestite con autosnodati da 18 metri di lunghezza e caratterizzate da livelli di carico tali da consentire una riduzione della capacità.
- Rimodulazione del servizio nella fascia di prima mattina dei giorni feriali dal lunedì al sabato e nella mattina dei giorni festivi con una nuova individuazione degli intervalli minimi.
- Soppressione della linea speciale "Navetta San Camillo" a partire dal 9 giugno 2014 in relazione alla scarsa frequentazione e alla presenza di servizi extraurbani alternativi.

Al termine del primo semestre 2014 GTT ha consegnato all'Agenzia copia del progetto relativo alla nuova configurazione della rete di trasporto pubblico dell'Area Metropolitana di Torino sviluppato dal Politecnico. Nei mesi a venire saranno effettuate le valutazioni e gli approfondimenti del caso, congiuntamente con GTT, in merito alle indicazioni formulate nel progetto stesso e allo sviluppo di proposte operative ed attuative.

Sistema di interscambi

Si rimanda alle indicazioni di medio periodo trattate al § 2.2.5.

2.3.3. Entità dei servizi minimi per il triennio 2013 – 2015

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" 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.

2.3.3.1. 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 7 Milioni di vetture*km/anno (-15% 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 11,5 Mln Euro/anno (corrispondenti a una produzione stimata in circa 3,5 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), consente una riduzione degli oneri stimata in circa 2,5 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.

2.3.3.2. 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 300.000 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 2013, si è reso necessario individuare e programmare interventi tali da ridurre il servizio erogato di ulteriori 350.000 vetture*km/anno circa.

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.

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

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

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

L'avvenuta estensione al Comune di San Mauro Torinese del Servizi Extraurbano a chiamata MeBUS ha creato le condizioni per operare ulteriori razionalizzazioni essenzialmente afferenti la Linea 3 (Settimo-San Mauro): tali interventi sono già stati individuati e sono stati attuati nel mese di luglio 2013. L'utilizzo del Servizio a chiamata da parte dei residenti in San Mauro è sinora risultato inferiore alle attese e alla potenzialità del servizio (anche a causa della contemporanea presenza di un'offerta di trasporto gratuita per l'Utenza nell'ambito del Contratto di Servizio per il TPL urbano nel Comune

di Settimo Torinese, che sarà prossimamente oggetto di revisione/gara): in ragione di ciò, sono attualmente in corso di approfondimento con il Comune di San Mauro alcune ipotesi di revisione dei collegamenti Settimo-San Mauro.

Sono altresì in corso di condivisione con il Comune di Settimo e le Società concessionarie dei Servizi di TPL afferenti alla Città alcune ipotesi di modifica dei Servizi (anche temporaneamente necessarie a seguito della prossima chiusura del sottopasso veicolare di Via Leini/Stazione FF.SS. per lavori di manutenzione ed eliminazione barriere architettoniche) che potrebbero consentire un miglioramento dell'integrazione e della fruibilità dei vari servizi di TPL ivi presenti (Linee suburbane SE1 e SE2, Linee urbane S1, S2 e S3, Servizio Ferroviario Metropolitano, Servizio MeBUS, etc.).

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

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

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

2.3.3.4. Contratti ferroviari

Spesa per i Contratti ferroviari – annualità 2014

Per l'annualità 2014 la Regione ha assicurato sostanzialmente il complesso dei servizi metropolitani già attivati a far data dal 9 dicembre 2012. In particolare, nell'ambito territoriale dell'Agenzia, sono stati confermati i seguenti servizi:

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

Per quanto riguarda i servizi ferroviaria di Trenitalia, con la D.G.R. 18-6536 del 22/10/2013 è stata stimata una spesa per l'intero territorio regionale (sommatoria dei due contratti di servizio Regione - Trenitalia e Agenzia – Trenitalia) pari a 207,7 M€. Tuttavia nella D.G.R. non si rileva la frazione di risorse da destinare all'Agenzia per il CdS con Trenitalia.

Successivamente la previsione di risorse regionali disponibili è scesa a 197,7 M€ in virtù di:

- un efficientamento dei servizi ferroviari per 12 M€;
- incrementi tariffari per 10 M€;
- applicazione di penali e detrazioni per 18 M€.

In data 27/03/2014 Trenitalia ha comunicato all’Agenzia il preventivo a catalogo dei corrispettivi, pari a € 50.097.435,60 oltre Iva al 10%, complessivamente pari a € 55.107.179,16. Detto preventivo è più basso di € 1.451.188,40 oltre Iva al 10%, complessivamente pari a € 1.596.307,24, rispetto alla stima dell’Agenzia resa nota con il Bilancio di Previsione 2014.

Il ribasso è dovuto essenzialmente all’azzeramento della maggiorazione su parte del parco rotabile TAF per il superamento dei 12 anni dall’ammissione in servizio, con un risparmio complessivo stimato di 1,1 M€; a questo si aggiungono le misure di efficientamento del servizio sulle linee Torino – Modane SFM3 e Pinerolo – Chivasso SFM2, con la sospensione dei servizi di rinforzo nel mese di agosto e conseguente modesta riduzione della produzione chilometrica.

Lo scostamento fra la stima dell’Agenzia e il preventivo pervenuto da Trenitalia è visualizzabile nella seguente tabella:

	PRODUZIONE Treni x km	PREVENTIVO A CATALOGO DEI CORRISPETTIVI	IMPOSTA	TOTALE PREVENTIVO A CATALOGO DEI CORRISPETTIVI
Stima Agenzia (dicembre 2013)	3.809.973	€ 51.548.624	€ 5.154.862	€ 56.703.486
Preventivo (27/3/2014) Trenitalia	3.667.084	€ 50.097.435	€ 5.009.743	€ 55.107.179

Nondimeno l’Agenzia e la Regione hanno simultaneamente comunicato a Trenitalia di non accettare i preventivi presentati in ordine ai rispettivi Contratti di Servizio.

La motivazione di maggior rilievo è dovuta ad un incremento del canone per l’utilizzo dell’infrastruttura difforme da quanto contrattualmente stabilito. Infatti, nell’inviare sia un ricalcolo del preventivo a catalogo del 2013, sia il preventivo 2014, entrambi presentati nel mese di marzo 2014, Trenitalia ha sostituito il valore medio regionale del pedaggio ripetuto per la produzione di servizi ferroviari (in termini di treni x km) con un calcolo specifico a singolo treno, condizionato dalla linea ferroviaria, dall’orario di esercizio, dal tempo di viaggio, dalla lunghezza dell’itinerario, dalla massa dei rotabili e da altri fattori fisici ed economici. Questa variazione di modalità ha provocato un cospicuo incremento del valore del rimborso dei costi per l’accesso all’infrastruttura che, solo per l’anno 2013, è pari a € 4.797.487,77 euro + iva, con un incremento di circa il 48% rispetto al precedente valore comunicato per il 2013.

Tenuto conto quindi che le posizioni delle Parti circa il valore del preventivo a catalogo da applicare non coincidevano, nella riunione di Comitato Tecnico di gestione del Contratto di Servizio del 26/06/2014, al fine di giungere ad un calcolo dei corrispettivi a consuntivo dovuti a Trenitalia per il 2013, l’Agenzia ha proposto di escludere il valore del pedaggio dal preventivo e dal consuntivo ogni qualvolta detto valore rientri nei calcoli, sia in aggiunta sia in deduzione, chiedendo inoltre di definire il canone per l’utilizzo dell’infrastruttura, a far data dal 2013, direttamente con R.F.I. S.p.A, modificando il Contratto di Servizio in essere.

Per quanto riguarda la chiusura economica del 2013, seppur in forma provvisoria, Trenitalia ha accolto la proposta di esclusione del canone di pedaggio sia dalle partite attive sia per quelle passive; viceversa per quanto riguarda la proposta di modifica contrattuale Trenitalia ha rinviato ogni valutazione alle strutture competenti della Società.

Queste posizioni indubbiamente condizioneranno la spesa per i servizi ferroviari di Trenitalia del 2014.

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

Dette risorse non sono allineate alle previsioni del Contratto di Servizio in essere che stabilisce una compensazione economica annua di 18.369.338.99 euro al netto di IVA., quindi complessivamente pari a 20.206.272,89 euro, per una produzione di riferimento di servizi ferroviari pari a 946.657 treni*km.

Al fine di ridurre i 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 di montagna nel periodo estivo e nei periodi festivi prolungati dell'anno; viceversa l'Azienda non ha operato, come richiesto più volte dall'Agenzia medesima, un radicale riesame delle operazioni di manutenzione delle infrastrutture nonché una riduzione dei costi generali ed indiretti assegnati alla Divisione Ferrovia che avrebbe potuto concorrere al ridimensionamento delle spese aziendali.

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

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

La previsione per il 2014 è dunque allineata al succitato riferimento contrattuale; si precisa in ogni caso che la riduzione di produzione nel periodo 2012 – 2014 è stata agevolata da lavori di manutenzione straordinaria all'infrastruttura e di consolidamento di alcune gallerie, programmati nella stagione estiva per non inficiare il servizio richiesto dall'utenza scolastica.

Nonostante le azioni intraprese dall'Agenzia per il contenimento della spesa e le modifiche dei programmi di servizio, realizzate nel corso del periodo 2011 - 2012 - 2013, allo stato il quadro riepilogativo delle risorse necessarie per i servizi in essere richiede somme per circa 20,6 M€ a titolo di corrispettivi. Infatti alle compensazioni per obblighi di servizio bisognerebbe aggiungere il rimborso dell'onere per il co-uso del binario delle Ferrovie dello Stato tra Settimo e Torino Porta Susa, al netto dell'importo di 215.000 euro già compreso nei corrispettivi contrattuali.

Anche l'onere di pedaggio richiesto sia da Trenitalia sia da RFI pro-quota ha subito un notevole incremento nel tempo, come è esplicitato nel seguente riquadro di sintesi (con importi al netto dell'iva):

	ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013		ESERCIZIO 2014
produzione a consuntivo tra Settimo e Porta Susa	132.707	132.293	133.927	151.251	previsione	148.770
fatture TRENITALIA	€ 336.000,00	€ 523.196,95	€ 545.615,93	€ 574.352,27		€ 568.237,61
fatture RFI	€ 62.173,24	€ 79.173,04	€ 85.334,09	€ 90.334,41		
totale fatture	€ 398.173,24	€ 602.369,99	€ 630.950,02	€ 664.686,68		

La produzione è aumentata nel tempo per lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano. Per il 2014 Trenitalia ha già preventivato emissione di fatture corrispondenti all'esercizio precedente.

2.3.4. 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.

2.3.4.1. 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 della mappe integrate transfrontaliere dei servizi di trasporto.



Figura 15 – Progetto TRIA, mappa dei trasporti

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.

2.3.4.2. 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



2.3.4.3. 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.

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.



Figura 16 – 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”.

2.3.5. 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.

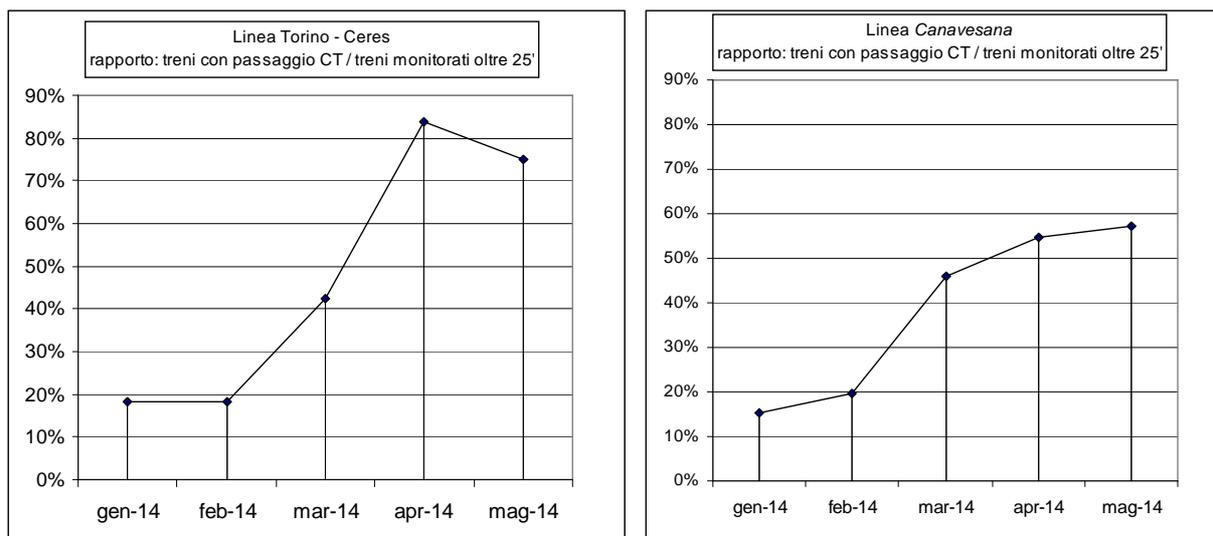
2.3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia. L’Agenzia realizza report di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l’andamento del servizio ferroviario metropolitano. Allo stato tale elaborazione riveste particolare importanza tenuto anche conto del ritardo con cui arrivano le informazioni da Trenitalia.

Il monitoraggio dei servizi di GTT non è stato ancora automatizzato. Si prevede entro il 2014 l’avvio di una prima informatizzazione dei convogli di fornitura Alstom – Coradia.

Per quanto concerne la fase di monitoraggio delle frequentazioni nel 2014 è in corso la predisposizione del bando di gara per affidare il servizio a società esterna. L’obiettivo è quello di effettuare le rilevazioni nel prossimo mese di novembre, contestualmente all’attività di Trenitalia.

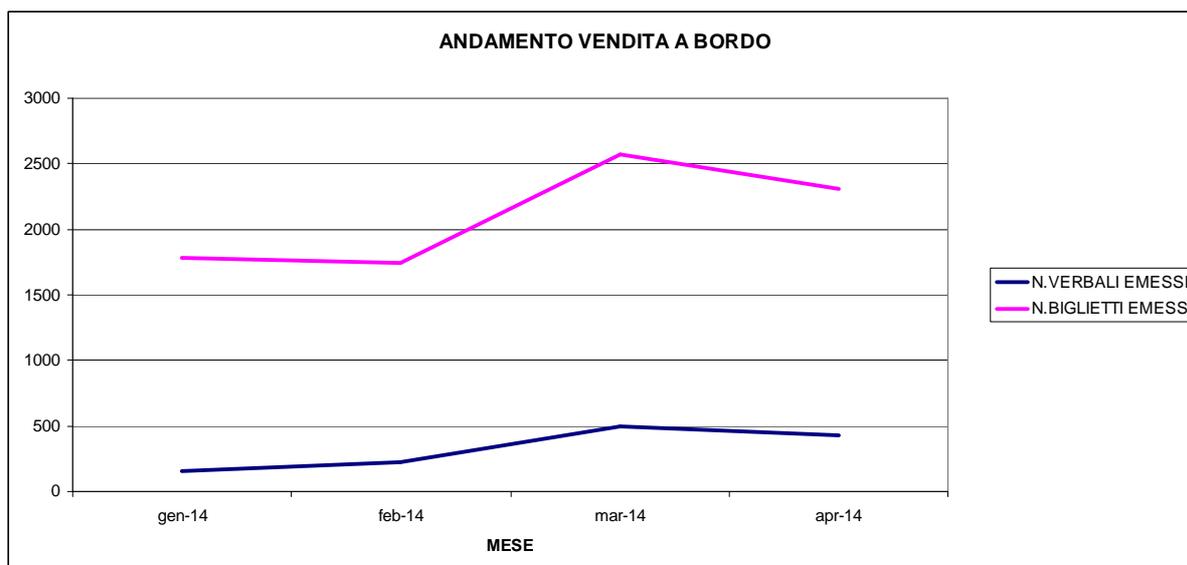
Il monitoraggio dei servizi viene effettuato anche in forma diretta attraverso visite occasionali del personale dell’Agenzia e per mezzo degli ispettori regionali. Poiché era noto l’allentamento dell’attività di controllo dei biglietti a bordo dei treni da parte del personale delle Imprese ferroviarie, 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:



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 si è accertato il passaggio del Capotreno nelle aree occupate dai viaggiatori. Si ritiene infatti che un tempo pari almeno a 25' sia sufficiente per l'ispettore a bordo a rilevare il personale dell'impresa oltre ad effettuare tutti gli accertamenti previsti dal monitoraggio.

E' evidente la crescita del rapporto, soprattutto sulla linea Torino – Ceres. 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 sono la dimostrazione che il fenomeno dell'evasione non è da trascurare.

mese	CAPOTRENO e CONDUTTORI	
	n. verbali emessi	n. biglietti venduti
GENNAIO 2014	160	1.178
FEBBRAIO 2014	222	1.748
MARZO 2014	498	2.572
APRILE 2014	424	2.313



Molto probabilmente, ad assestamento dell'attività di controlleria, la curva dell'andamento delle vendite si smorzerà naturalmente. Nel frattempo continuerà l'attività di monitoraggio anche su questa fattispecie.

Nel corso del primo semestre 2014 l'Agenzia ha iniziato a predisporre un questionario on-line nell'ambito del "Progetto monitoraggio della qualità del servizio con il coinvolgimento dell'utenza" - attività compresa nell'**Obiettivo PEG 1.II – Servizio Ferroviario Metropolitano**.

Lo scopo è quello di raccogliere segnalazioni circa la tipologia di materiale rotabile ferroviario, gli eventuali malfunzionamenti delle carrozze e dei servizi a bordo. Questa iniziativa sarà lanciata presumibilmente nell'autunno dopo una fase di condivisione e di test con un numero ristretto di utenti.

L'osservazione dei servizi ferroviari prevede anche la redazione di report di puntualità ed affidabilità ottenuti dall'elaborazione dei dati della banca dati PIC-RFI. Questi rapporti sono scaricabili dal sito dell'Agenzia nella sezione "Monitoraggio dei Servizi".

Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano

Giugno 2014



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 nel primo semestre del 2014 è stata attivata una 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 individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Periodicamente l'Agenzia acquisisce direttamente presso GTT dei set di dati elementari dello storico dell'esercizio al fine di elaborare degli indicatori sul servizio erogato.

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

2.3.5.2. Osservazione del servizio extraurbano

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

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM il cui costo è ripartito con la Provincia di Torino.

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

Nel corso del primo semestre 2014 sono proseguite specifiche attività (alcune delle quali avviate già nel 2013), finalizzate ad estendere e rafforzare le attuali funzionalità del Sistema OTX, in particolare:

1. il 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), che ha interessato 161 veicoli in Servizio di TPL di competenza dell'Agenzia, con possibili future estensione alla restante parte della flotta;
2. l'implementazione di un "upgrade" dell'algoritmo OTX (software di Centro) in modo da recepire le informazioni di dichiarazione da parte dell'autista del Servizio svolto (trasmesse dal Sistema BIP) ed utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l'efficienza di associazione "veicolo-corsa";
3. 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;
4. 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.

Sono inoltre in corso (di concerto con la Provincia di Torino) specifici 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 (il cui avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia è previsto nel corso del 2014) 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.).

2.3.6. Il sistema tariffario

2.3.6.1. 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 giugno 2014 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di maggio 2014 sono stati venduti 177 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 477 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella seguente.

<i>Dal 14 ottobre 2013 a maggio 2014</i>	TORINO INTEGRATO BIGL. 90' ZONA U (URBANO)	TORINO INTEGRATO BIGL. 90' ZONA U + A	TORINO INTEGRATO BIGL.120' ZONA U+A+2^CORONA	TOTALE
Sportelli GTT	177	371	794	1.342
Rivendite GTT	4.890	43.116	42.890	90.896
Stazioni ferro GTT + vendita a bordo	111	2.888	22.399	25.398
TRENITALIA stazione Alpignano	2	2.740	20	2.762
TRENITALIA stazione Settimo	19	9.913	14	9.946
TRENITALIA stazione Trofarello	2	635	25	662
TRENITALIA stazione Lingotto	25	100	17	142
TRENITALIA Rivendite	530	35.720	9.750	46.000
Biglietti venduti da GTT	5.178	46.375	66.083	117.636
Biglietti venduti da TRENITALIA	578	49.108	9.826	59.512
Totale BIGLIETTI VENDUTI	5.756	95.483	75.909	177.148
Tariffa di vendita (IVA inclusa)	€ 2,00	€ 2,50	€ 3,00	
INTROITO IVA INCLUSA	11.512	238.708	227.727	477.947

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 27 mila biglietti. 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 per assenza di risorse.

	TORINO INTEGRATO BIGL. 90' ZONA U (URBANO)	TORINO INTEGRATO BIGL. 90' ZONA U + A	TORINO INTEGRATO BIGL.120' ZONA U+A+2^CORONA	TOTALE
MEDIA MENSILE BIGLIETTI VENDUTI (in base al periodo gennaio-giugno 2014)	809	14.935	11.508	27.252
Quota di mercato effettiva	3,0%	54,8%	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	- 4.336	- 7.681	- 6.975	- 18.991
Scostamento quote di mercato modello/venduto (punti %)	-8,2%	5,9%	2,3%	0,0%

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

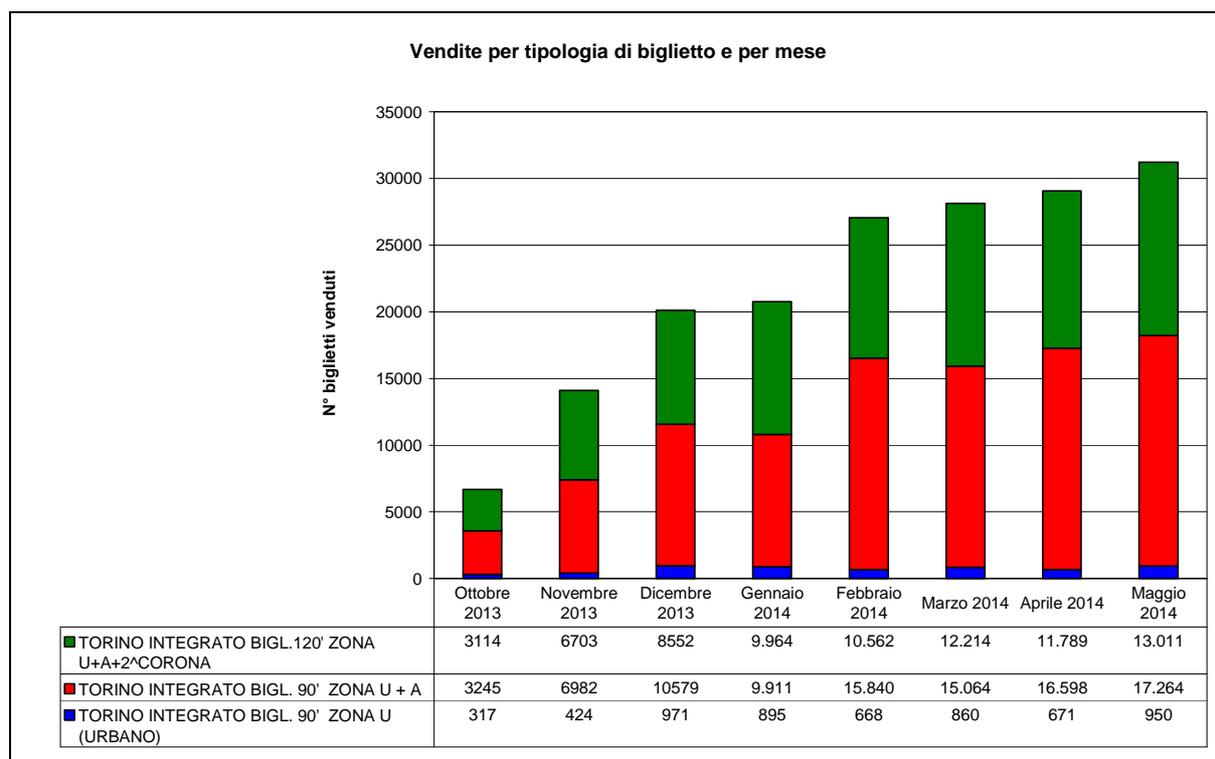
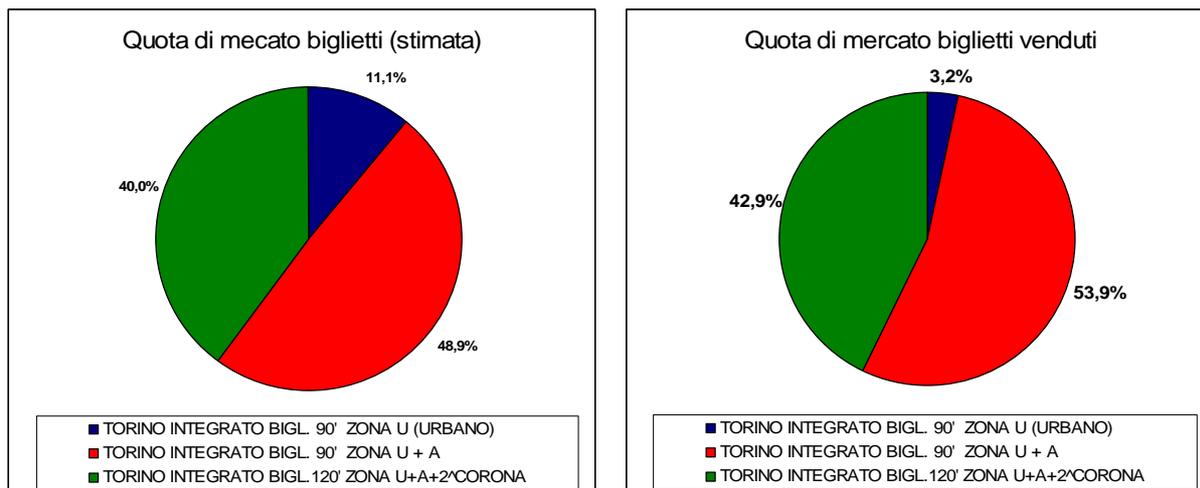


Figura 17 - Vendite mensili Biglietto Integrato Metropolitan

Gli scostamenti tra le quote percentuali dei singoli biglietti ipotizzate dal modello e le vendite effettive sono contenuti: la quota del biglietto integrato urbano è di 8 punti percentuali più bassa delle previsioni, il biglietto integrato A registra 5,9 punti percentuali di vendite in più e il biglietto Integrato B +2,3 punti percentuali di vendite in più.



2.4. Amministrazione del sistema di TPL

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

2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari

Si rimanda al § 2.3.3 "Entità dei servizi minimi per il triennio 2013-2015".

2.4.2. La gestione dei contratti gomma

Per quanto riguarda i contratti gomma urbani ed extraurbani, si fa riferimento a quanto già esposto nel paragrafo 2.3.3 "Entità dei servizi minimi per il triennio 2013-2015".

2.4.3. La promozione del trasporto pubblico

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

Con finalità diverse si sono sviluppate le iniziative di comunicazione degli orari dei servizi ferroviari che, oltre alla mera indicazione degli orari, sviluppano messaggi di comunicazione rivolti alla conoscenza degli interventi infrastrutturali, ed alle loro conseguenze sui servizi ai passeggeri.

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

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

2.4.3.1. La comunicazione del SFM

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.

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.

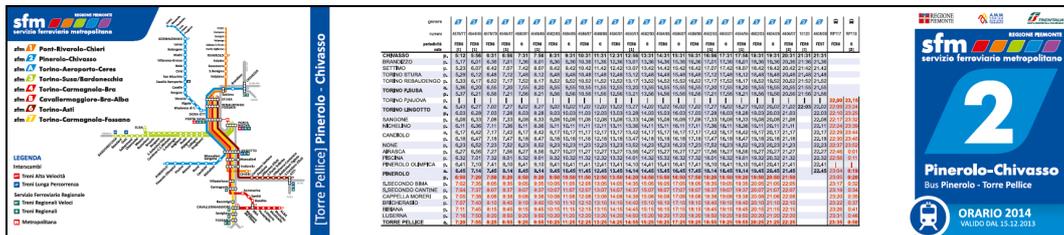


Figura 18 – Orario tascabile personalizzato – sfm2

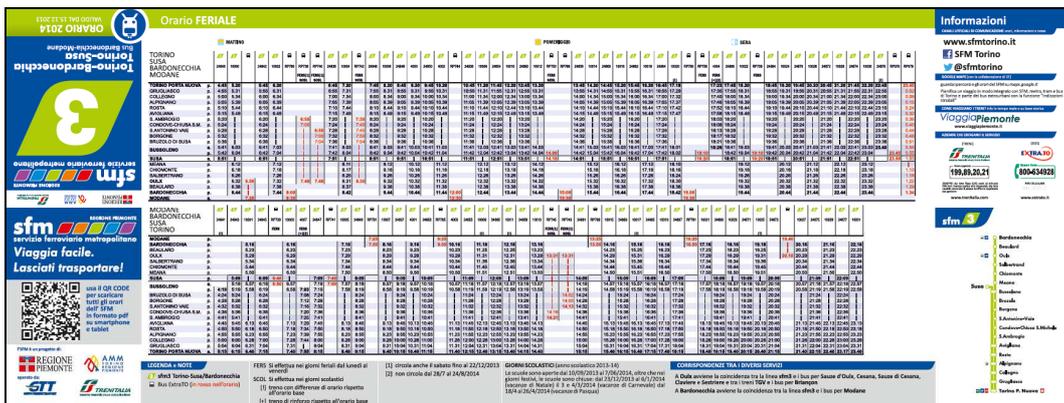


Figura 19 – Orario tascabile personalizzato – sfm3





Figura 20 – Orari tascabili – Copertine personalizzate

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



Figura 21 – Orario tascabile – Torino

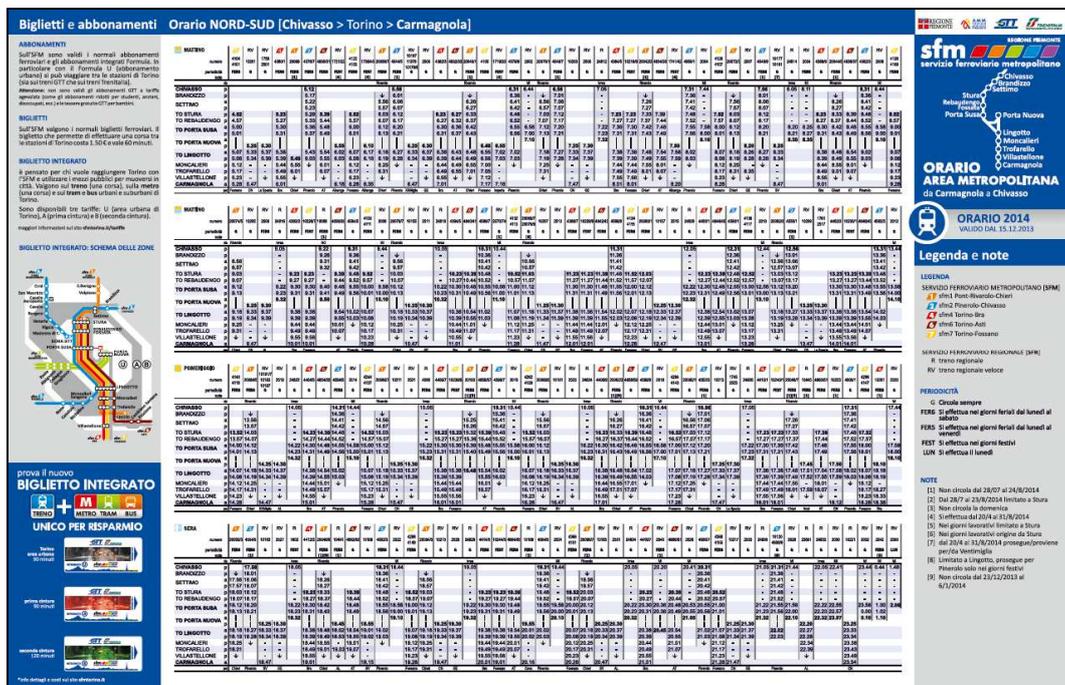


Figura 22 – Orario tascabile – Area Metropolitana

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

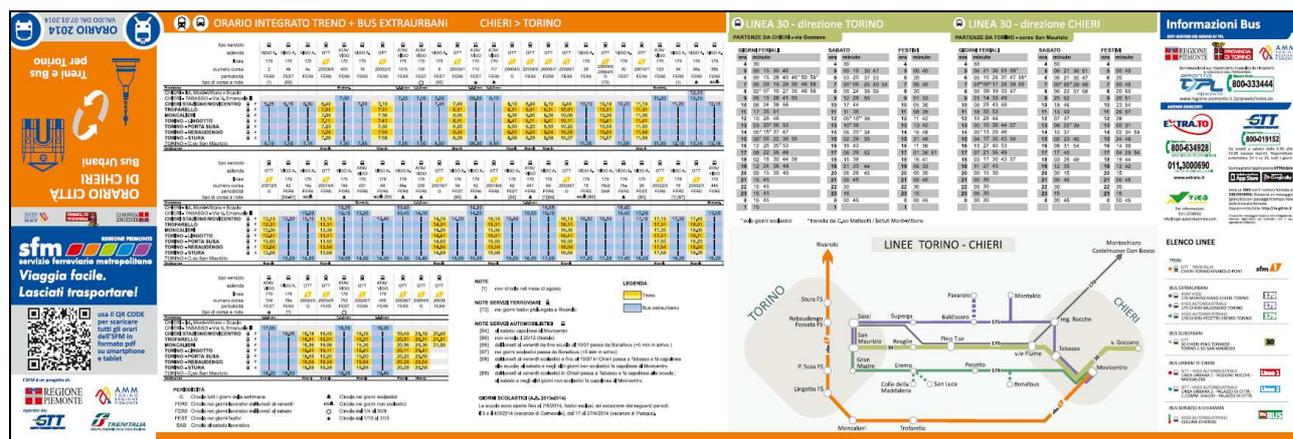


Figura 23 – Orario tascabile personalizzato - Chieri

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 24 – 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 25 – Firma Accordo di Programma linea sfm5

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 26 – Stazione Rigola Stadio, interventi di manutenzione e nuova segnaletica

Sito internet del SFM.

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

Figura 27 - 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 nel 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 giugno 2014 i fan della pagina Facebook dell'SFM sono quasi 3.000, 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 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 28 – 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 29 – 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 il cambio orario di giugno 2014 si è provveduto all'aggiornamento dei dati.

2.4.3.2. Comunicazione dei servizi a chiamata

L'Agenzia è fortemente impegnata 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.

Già da diversi anni sul sito istituzionale dell'Agenzia esiste una sezione dedicata al MeBUS dove è possibile reperire il materiale informativo sui servizi a chiamata.

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.

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

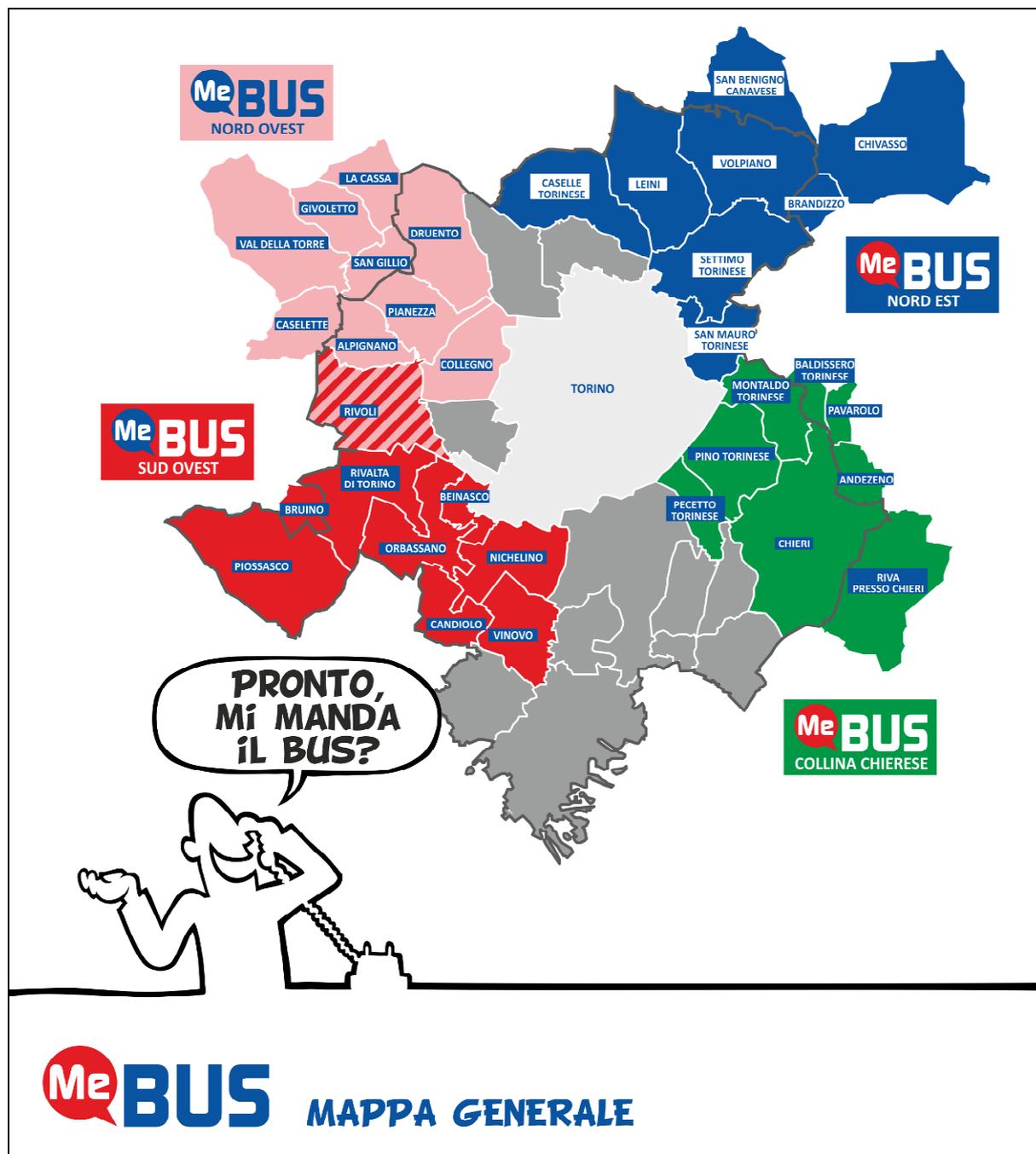


Figura 30 - Campagna di comunicazione MeBUS 2014

2.4.3.3. 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

Claudia 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
Sale 24 Ore

seguirà scaletta
dettagliata dell'evento

Iniziativa promossa da:
**AMM
TORINO
REGIONE
PIEMONTE**

Figura 31 - Locandina del convegno

2.5. La strategia degli investimenti

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

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

2.5.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture

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

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

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale.

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 2014.

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

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

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

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

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

Il quadro degli stanziamenti massimi a favore dei singoli Comuni consorziati è stato completato con la Deliberazione n.4 dell'01/03/2013 e risulta la seguente:

Comune	TOT MAX risorse assegnabili (Euro)
Baldissera 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
Piasso	26.122,94
Rivolta 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

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia: al momento della redazione del presente Documento, sono stati presentati e approvati dall'Agenzia progetti di interventi per i quali è prevista l'erogazione di contributi pari a circa 215.000 Euro (dei quali circa 130.000 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

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



Figura 32 - Indicazioni di linea per le pensiline in Pianezza

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione

3.1.1. 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.