

Consiglio d'Amministrazione 27-07-2012 - Punto 1 all'Ordine del Giorno – Allegato 1

**STATO DI ATTUAZIONE DEI PROGRAMMI  
AL 30 GIUGNO 2012**

**27 luglio 2012**



**Indice**

<b>PARTE 1.</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO.....</b>	<b>5</b>
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo.....	5
1.1.1.	La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana .....	9
1.2.	La Funzione dell'Agenzia.....	18
1.3.	Funzionamento dell'Agenzia .....	27
1.3.1.	Spese per il personale.....	28
1.3.2.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.....	28
<b>PARTE 2.</b>	<b>PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2012 E TRIENNALE</b>	
2012-2014	.....	30
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 .....	32
2.1.1.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	32
2.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana.....	35
2.1.3.	La qualità percepita dai cittadini .....	36
2.1.4.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto .....	37
2.1.5.	Le valutazioni di scenario .....	39
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino .....	40
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana.....	40
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano.....	45
2.2.3.	Linee di metropolitana .....	49
2.2.4.	Sistema tranviario .....	50
2.2.5.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi .....	52
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2012-2014 .....	53
2.3.1.	La programmazione triennale e lo stato di attuazione.....	53
2.3.2.	La programmazione del TPL nell'area metropolitana.....	53
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012 .....	57
2.3.4.	Servizio ferroviario metropolitano .....	64
2.3.5.	Osservazione dei servizi .....	68
2.3.6.	Il sistema tariffario .....	71
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL .....	73
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari.....	73
2.4.2.	La gestione dei contratti gomma.....	73
2.4.3.	La promozione del trasporto pubblico.....	73
2.5.	La strategia degli investimenti.....	77
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia .....	77
2.5.2.	Piano materiale rotabile ed infrastrutture .....	78

---

2.5.3.	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi.....	79
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 Leonardo Da Vinci .....	81
3.1.3.	UITP Training Programme.....	83
3.1.4.	Corso di formazione EMTA .....	83
3.1.5.	Visite di esperti del settore .....	83

## **PARTE 1. QUADRO DI RIFERIMENTO**

### **1.1. Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo**

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

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

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

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

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

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

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

Nella relazione previsionale e programmatica si illustrava come il sistema degli affidamenti dei servizi pubblici di trasporto avesse registrato un ulteriore intervento del legislatore nazionale, con particolare riferimento all'art 4 del DL 138/2011, convertito in Legge 148/2011, con cui il legislatore nazionale ha previsto le disposizioni di “Adeguamento della

disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea”.

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

Da ultimo La Consulta con la sentenza 20 luglio 2012, n. 199, accogliendo i ricorsi presentati dalle regioni Puglia, Lazio, Marche, Emilia-Romagna, Umbria e della Regione autonoma della Sardegna, dichiarandolo costituzionalmente illegittimo, ha eliminato dall'ordinamento giuridico la norma contenuta l'articolo 4 del d.l. 138/2011;

Sul tema degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, la Regione Piemonte, con legge regionale n. 5/2012 ha aggiornato il quadro normativo sostituendolo il comma 1 dell'art. 11 della L.R. 1/2000 che testualmente ora dispone che:

*“1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. La Regione stipula i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario di cui all'articolo 10, comma 2 bis, della presente legge con i soggetti aggiudicatari esclusivamente a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica, effettuate con modalità idonee a favorire il superamento degli assetti monopolistici e ad introdurre meccanismi di concorrenzialità, conformemente a quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada.”*

La norma appena citata definendo un deciso riavvio delle procedura ad evidenza concorsuale per l'assegnazione dei servizi ferroviari, coinvolge direttamente l'Agenzia per i contratti di servizio di propria competenza.

\*\*\*

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

In particolare:

- l'articolo 8 comma 4 prevede che “a decorrere dall'anno 2013, e comunque dalla data in cui sono soppressi i trasferimenti statali a favore delle regioni in materia di trasporto pubblico locale, e' soppressa la compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina. E' contestualmente rideterminata l'addizionale regionale all'IRPEF di cui all'articolo 2, in modo da assicurare un gettito corrispondente a quello assicurato dalla compartecipazione soppressa;
- l'art. 13, comma 4 prevede, nell'ambito di un articolato iter decisionale, che sia effettuata la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni nelle materie dell'assistenza,

dell'istruzione e del trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, nonché la ricognizione dei livelli adeguati del servizio di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 8, comma 1, lettera c), della legge n. 42 del 2009.

- l'art. 14, comma 1 lett. d) individua le spese trasporto pubblico locale, con riferimento alla spesa in conto capitale, tra le spese riconducibili al vincolo dell'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione (determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale);
- l'art. 32, comma 4 prevede che fermo restando quanto previsto dall'articolo 39, commi 3 e 4, a decorrere dal 2012, lo Stato provvede alla soppressione dei trasferimenti statali alle regioni, aventi carattere di generalità e permanenza, relativi al trasporto pubblico locale e alla conseguente fiscalizzazione degli stessi trasferimenti.
- l'art. 40, rubricato trasporto pubblico locale prevede, attraverso un accordo Stato/Regioni una ulteriore fonte di finanziamento del Trasporto pubblico Locale; in particolare :
  1. Al fine di garantire una integrazione straordinaria delle risorse finanziarie da destinare al trasporto pubblico locale, e congiuntamente al fine di garantire la maggiore possibile copertura finanziaria della spesa per gli ammortizzatori sociali, il Governo promuove il raggiungimento di un'intesa con le regioni affinché, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della legge 13 dicembre 2010, n. 220, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, l'accordo con le regioni sull'utilizzo del Fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010 sia formalmente prorogato sino al 31 dicembre 2012, sia contestualmente modificata la regola di riparto del concorso finanziario e siano operate, nel rispetto delle regole di eleggibilità e rendicontabilità delle spese per il competente programma comunitario, le contribuzioni delle regioni nell'ambito dei plafond previsti da tale riparto.
  2. Il Governo, dopo aver concluso l'intesa di cui al comma 1 nella quale si prevede l'adempimento da parte delle regioni in ordine al concorso finanziario così come definito al comma 1, reintegra di 400 milioni di euro per il 2011 i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale. Assicura altresì il reintegro per un importo fino ad ulteriori 25 milioni di euro per il 2011, previa verifica delle minori risorse attribuite alle regioni a statuto ordinario in attuazione dell'articolo 1, comma 7, secondo periodo, della citata legge n. 220 del 2010. Il reintegro e' effettuato secondo le modalità di cui all'articolo 1, comma 29, ultimo periodo, della medesima legge n. 220 del 2010.
  3. Sono aggiunte alle spese escluse dalla disciplina del Patto di stabilità interno ai sensi dell'articolo 1, comma 129, della citata legge n. 220 del 2010, limitatamente all'anno 2011, le spese finanziate con le risorse di cui al comma 29 del citato articolo 1 per le esigenze di trasporto pubblico locale, secondo l'accordo fra Governo e regioni del 16 dicembre 2010 nel limite del reintegro di cui al comma 2.

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

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

Ulteriori novità sul tema del finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario sono state introdotte con l'Accordo Stato-Regioni-Comuni del 21/12/2011. Tale Accordo individua le risorse per il trasporto pubblico ferroviario, pari per l'anno 2012 a 1748 milioni di euro, così definite :

- 1200 milioni di Euro a valere sul fondo previsto dall'art. 21, comma 3, del D.L. 98/2011 e s.m.i. (così come integrato con il D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214);
- 314 milioni di Euro di cui all'art. 21, comma 2, del D.L. 98/2011, da destinare, con successivo provvedimento normativo, non solo a investimenti ma per i costi di esercizio;
- 86 milioni di Euro da assicurare, con successivo provvedimento normativo, a seguito della sottoscrizione del “Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale Italiano”;
- Le Regioni assumono, per il 2012, a proprio carico gli ulteriori costi per i servizi TPL ferroviari, inclusa l'Iva, che saranno finanziati anche con una quota parte (148 milioni di Euro) delle risorse residue per effetto dei tagli di cui all'art. 14, comma 2, del D.L. 78/2010 e successive disposizioni, già destinate all'edilizia sanitaria a seguito dell'accordo in Conferenza Stato-Regioni del 18/11/2010.

L'Accordo inoltre indica i seguenti principali obiettivi :

1. Sottoscrizione di un Patto, entro il Febbraio 2012, che deve individuare:
  - strumenti, criteri e modalità per la razionalizzazione e l'efficientamento dell'intero TPL;
  - strumenti e modalità di monitoraggio della loro applicazione;
  - modalità di monitoraggio;
2. Il Patto deve essere funzionale alla definizione dell'ammontare delle risorse da fiscalizzare e delle modalità di fiscalizzazione a partire dal 2013 nonché alla erogazione degli ulteriori 86 M€ sopra citati per il TPL ferroviario.

Gli obiettivi del patto sono stati integrati con il c.d. “Decreto Milleproroghe”, D.L. 216/2011 (in particolare, art. 27) del 29 dicembre 2011 convertito con modificazioni dalla L. 24 febbraio 2012, n. 14 :

3. Definizione, per il periodo 2012-2014, di :
  - obiettivi di efficientamento e di razionalizzazione del trasporto pubblico locale nel suo complesso;
  - conseguenti misure da adottare per il periodo entro il I trimestre 2012;
  - modalità di monitoraggio;
  - criteri di riparto del Fondo.
4. Definire i compiti dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e definito con il D.M. 15 Novembre 2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sulla base di detta intesa si è aperto un tavolo di lavoro Stato-Regioni-Autonomie Locali per la stesura del “Patto” e la definizione delle questioni connesse.

Parte rilevante della discussione si è sviluppata sul tema delle risorse; in particolare si segnala la richiesta delle Regioni di garanzie circa il fondo così delineato per gli anni successivi al 2013, pur evidenziando che il valore storico del fondo per il servizio di Trasporto Pubblico ferroviario, ante D.L. 78/2010 presenta una quota significativa di minore risorse, prevalentemente sul programma di investimenti per la manutenzione delle reti



ferroviarie regionali e sul rinnovo del materiale rotabile pari a 307 milioni di Euro/annui (le risorse complessive annue ante D.L. 78/2010 ammontavano a 2055 milioni di Euro).

Ad oggi non è stato ancora stipulato il detto Patto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel corso del mese di Giugno del 2012 si è attivato il tavolo di lavoro per la sottoscrizione del Contratto di Servizio che avverrà nei prossimi mesi. Nelle more della definizione delle procedure amministrative, si intende avvalersi della facoltà di esecuzione anticipata con decorrenza delle nuove norme contrattuali a valere dal 1 Luglio 2012.

Con riferimento ai rimanenti servizi previsti nell'allegato 1 alla delibera del Consiglio d'Amministrazione n. 25/2010 del 13/12/2010, non presenti nell'allegato 1 al disciplinare di

gara (linee con caratteristiche di servizio urbano afferenti ai comuni di Settimo T.se, Chieri e Moncalieri), si ritiene che allo stato attuale non possa escludersi la possibilità di affidare gli stessi al soggetto aggiudicatario della procedura indetta dal Comune di Torino.

\*\*\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per tali motivi è stato previsto che l'oggetto della gara sia riferito ad un orizzonte temporale di medio periodo nel quale si realizzi il processo di rimodulazione dei servizi secondo gli obiettivi di integrazione sopra descritti. Tale periodo corrisponde sostanzialmente all'intero periodo contrattuale introducendo tuttavia dei vincoli di produzione che facciano convergere le attività del Concedente e del Concessionario verso gli obiettivi posti.

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

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

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

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

verifiche ispettive, obblighi di servizio per indagini di frequentazione e monitoraggio di specifici indicatori di efficacia e di efficienza).

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

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

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

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

Poiché l'andamento inflattivo avrà una propria dinamica, non necessariamente analoga a quella ipotizzata, si è ritenuto opportuno prevedere dei limiti di scostamento oltre i quali si procederà, automaticamente e sulla base di indicatori di riferimento di pubblico reperimento, ad una revisione del coefficiente di adeguamento inflattivo, così come previsto dall'art. 19 del D.lgs. 422/1997 e s.m.i.; quanto sopra al fine di garantire la sostenibilità finanziaria del Contratto ed il mantenimento del livello di qualità dei servizi ivi previsto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La procedura avviata con la DD 227 del 1/6/2011 sopra citata è stata chiusa con la DD 136 del 29 marzo 2012.

Con tale determinazione, tra l'altro, si è provveduto a :

- approvare l'aggiudicazione della procedura ristretta indetta per l'affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana di Torino (CIG 2629927C67), secondo quanto previsto da tutta la documentazione di gara richiamata in motivazione, alla società EXTRA.TO S.C. A R.L. con sede in Torino, corso Turati 19/6 - codice fiscale e Partita IVA 10384410014;
- di dare atto che, per tutta la durata del contratto di servizio, i valori unitari medi delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio saranno:
  - per la linea n. 268 di 0,703 €/vett\*km
  - per i restanti servizi di 1,407 €/vett\*km .
- definire il valore stimato dell'affidamento per l'intero periodo contrattuale, pari a 6 anni è definibile in:
  - a) € 31.854.000,00 oltre IVA relativi alle compensazioni economiche degli obblighi di servizio; l'importo è comprensivo:
    - delle compensazioni per le agevolazioni tariffarie degli obblighi di servizio relativi alla libera circolazione, come disposti dalla Regione Piemonte;
    - dell'adeguamento annuale, così come previsto dall'art. 19, comma 4 del D.Lgs. 422/1997, calcolato in ragione dello 0,75%;
  - b) € 28.746.000,00 circa al netto dell'I.V.A. relativi ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, tenuto conto anche della ripartizione degli introiti tariffari generati nell'ambito del sistema tariffario integrato FORMULA, afferenti ai servizi oggetto dell'affidamento.



La detta determinazione da conto anche delle variazioni introdotte nel frattempo dalla normativa regionale in particolare per quanto riguarda l'adeguamento delle tariffe e la riduzione delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di TPL.

In particolare si In fase di avvio della procedura il valore dell'affidamento per l'intero periodo contrattuale, pari a 6 anni, era stato stimato in € 59.820.000,00 di cui

- € 33.720.000,00 oltre I.V.A., relativi alle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, comprensivo delle agevolazioni tariffarie degli obblighi di servizio relativi alla libera circolazione, così come disposti dalla Regione Piemonte, e dell'adeguamento annuale, così come previsto dall'art. 19, comma 4 del D.Lgs. 42/1997;
- € 26.100.000,00, al netto dell'I.V.A. relativi ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, tenuto conto della ripartizione degli introiti tariffari generati nell'ambito del sistema tariffario integrato FORMULA.

Con riferimento all'ammontare delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio, le stesse venivano stimate in relazione ad un obiettivo di produzione di servizi fissato per i 6 anni contrattuali in 25.100.000 vett\*km, considerando la necessità di operare nel corso del contratto specifiche operazioni di razionalizzazione dei servizi.

Sia il valore delle compensazioni economiche sia l'obiettivo di produzione sono stati stimati in funzione delle risorse pubbliche allora disponibili, quantificate sulla base dell'Accordo di programma Regione-Agenzia 2007-2009, del successivo Addendum, e oggetto di uno specifico intervento da parte della Regione Piemonte con la D.G.R. 15-1761 del 28/03/2011, con la quale si provveduto a riparametrare le risorse destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale in ragione di una diminuzione del 3% per l'anno 2011, del 10% e del 12% per i successivi 2 anni, sulla base delle risorse assegnate per l'anno 2010.

Successivamente, rispetto alla situazione sopra delineata, con DGR 35-2942 del 28/11/2011, la Regione Piemonte ha provveduto a rideterminare ulteriormente l'ammontare delle risorse disponibili per il finanziamento provvedendo ad effettuare un'ulteriore riduzione delle risorse pari ad un aggiuntivo 5% annuo (per gli anni 2012-2014).

In relazione a quanto sopra, tenuto conto della durata del contratto, che decorrendo presumibilmente dal 1/7/2012 avrà validità a tutto il 30/6/2018, e assumendo l'invarianza delle risorse regionali per gli anni successivi al 2014, si stima l'ammontare complessivo delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio in € 31.854.000,00.

Dette compensazioni (oltre a comprendere il compenso forfetario per gli oneri connessi ai call-center dei servizi a chiamata), sono relative ad un livello stimato di produzione dei servizi per l'intero periodo contrattuale di sei anni, pari a circa vett\*km 23.547.000.

Alla produzione di servizi stimata, correlata all'ammontare delle compensazioni degli obblighi di servizio, si aggiunge la produzione dei servizi di cui all'allegato 1 al disciplinare di gara secondo le specifiche compensative ivi definite.

La variazione della produzione stimata oggetto di compensazioni economiche degli obblighi di servizio rispetto all'importo complessivo stimato a base di gara è dell'ordine di circa il 6,19%.

Con riferimento ai ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, la stima è stata effettuata sulla base dell'importo stimato per l'anno 2010, desunto dalle dichiarazioni delle società che gestiscono il servizio, moltiplicando il valore dichiarato a consuntivo, pari ad € 4.350.000,00 per i sei anni di contratto.

Con, la deliberazione della Giunta Regionale 28 novembre 2011, n. 36-2943 è stato autorizzato l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'art.

12 della L.R. 1/2000 e s.m.i approvando incrementi medi delle tariffe pari al 6 % per gli abbonamenti extraurbani di linea e del 10% per le tariffe ordinarie di corsa semplice e per gli abbonamenti per i servizi in area integrata FORMULA.

Inoltre, con la DGR n. 36-2943, a partire dal 2013, è stato previsto un meccanismo di adeguamento automatico delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale per cui, a decorrere dal 1° gennaio di ogni anno sarà autorizzato un incremento tariffario percentualmente quantificabile nel 100% dell'inflazione programmata dal Governo nell'anno precedente.

Tenuto conto di quanto sopra, considerato che l'incremento medio del 10% si applica alla quasi totalità delle tariffe relative ai servizi oggetto della concessione, data la rigidità della domanda di trasporto pubblico all'aumento delle tariffe, la stima dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, varia da circa € 26.100.000,00 a circa € 28.746.000,00.

Il valore complessivo stimato dell'affidamento varia pertanto da € 59.820.000,00 a circa € 60.600.000,00.

Detto valore non comprende

- le eventuali altre erogazioni alle quali il concessionario avrà diritto in virtù della gestione dei servizi oggetto di concessione tra le quali si richiamano i contributi a copertura degli oneri CCNL, relativi agli accordi siglati il 20/12/2003 (art. 2), 18/11/2004 (art. 11) così come previsti dalle leggi n. 47/2004 e n. 58/2005 nonché gli importi relativi all'art. 1 comma 1230 della legge 296/2006, che saranno erogati direttamente dalla Regione Piemonte;
- i vantaggi economici derivanti dalle iniziative di valorizzazione commerciale legate all'esercizio del servizio.

Il rapporto tra il valore complessivo stimato dei ricavi da traffico e il valore complessivo dell'affidamento (compensazioni economiche degli obblighi di servizio + ricavi da traffico), che si assume copra interamente i costi (oltre che comprendere un ragionevole margine di utile), soddisfa le disposizioni di legge che richiedono che il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura (non presenti nel presente affidamento), sia pari almeno allo 0,35 (il valore calcolato sulle precedenti stime è pari allo 0,47)

## **1.2. La Funzione dell'Agenzia**

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

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

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

Il conferimento sarebbe dovuto avvenire osservando, in particolare:

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

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

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

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

Il trasferimento di funzioni operato con la citata legge regionale 1/2000 si pone come norma di organizzazione del trasporto pubblico locale, materia che la Corte costituzionale con sentenza n. 222 del 2005, pronunciandosi sulla legittimità costituzionale di una disposizione della legge finanziaria 2004 recante l'istituzione di un fondo per il conseguimento dei risultati di maggiore efficienza e produttività nel settore del trasporto pubblico locale, ha precisato rientrare nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost., "come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 [...] aveva disciplinato l'intero settore, conferendo alle Regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i «servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati» ed escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale".

\*\*\*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*“Per l'attività concessionale:*

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

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

Con la D.G.R. 16/11/1998 N. 74-25984 “Attuazione del D.Lgs. 22/09/1998, n. 345 riguardante l'intervento sostitutivo del Governo per il conferimento di funzioni amministrative a Province e Comuni in materia di Trasporto Pubblico Locale, a norma dell'art. 4, comma 5 della legge 15 marzo 1997, n. 59”, con decorrenza 1/1/1999, venivano conferite le funzioni amministrative e finanziarie alle Province e ai Comuni; in particolare venivano individuati come servizi automobilistici di competenza delle province le autolinee extraurbane e suburbane le cui attività amministrative erano già state delegate alle stesse ai sensi della L.R. 1/86. Dall'allegato alla DGR si evince che l'ammontare complessivo delle percorrenze contribute di tipo suburbano gestite dall'allora ATM era pari a circa 20.000.000 di vett-km l'anno.

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

*“sono conferite all'Agenzia tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti consorziati in ambito metropolitano.”.*

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

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

\*\*\*

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

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

#### Funzioni e compiti amministrativi provinciali:

La legge regionale ha trasferito alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale (a- indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto; b- programmazione della rete e dei servizi regionali<sup>1</sup>; c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore), relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico<sup>2</sup>, nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) per i servizi di propria competenza.

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

- a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di granturismo e transfrontalieri;
- b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;
- c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;
- d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;
- e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;

---

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

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

- f) la definizione, sulla base di parametri socioeconomici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedersi nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio;
- g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

#### Funzioni e compiti amministrativi comunali:

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

#### Funzioni e compiti dell'Agenzia:

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

##### *Scopi dell'Agenzia:*

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

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

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

#### Indirizzo politico e atti fondamentali

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

- a) il piano di mobilità dell'ambito metropolitano e il piano dei trasporti;
- b) il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
- c) le tariffe per il trasporto pubblico locale in ambito metropolitano, in armonia con l'art. 12 della Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1;

- d) la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo;
- e) le modifiche allo Statuto ed alla convenzione, salva approvazione dei soggetti convenzionati.

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

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

Peraltro verso, le predette norme, essendo state approvate dal consiglio provinciale e dai consigli comunali degli enti aderenti, rappresentano il meccanismo che gli stessi consigli hanno ritenuto fosse necessario realizzare affinché gli atti di indirizzo politico che il TUEL assegna agli stessi potessero continuare ad essere esercitati in un'ottica di coordinamento per il tramite dell'Assemblea del consorzio.

\*\*\*

Diversi interventi del legislatore nazionale generano però un cambiamento del quadro di riferimento entro cui gli enti consorziati potranno esercitare le proprie funzioni in materia di trasporto pubblico locale.

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

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

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

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

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

- 26. *L'esercizio delle funzioni fondamentali dei Comuni è obbligatorio per l'ente titolare.*
- 27. *Ai fini dei commi da 25 a 31 e fino alla data di entrata in vigore della legge con cui sono individuate le funzioni fondamentali di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, sono considerate funzioni fondamentali dei comuni le funzioni di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42.*
- 28. *Le funzioni fondamentali dei comuni, previste dall'articolo 21, comma 3, della citata legge n. 42 del 2009, sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti escluse le isole monocomune ed il comune di Campione d'Italia. Tali funzioni sono obbligatoriamente esercitate in forma associata, attraverso convenzione o unione, da parte dei comuni, appartenenti o già appartenuti a comunità montane, con popolazione stabilita dalla legge regionale e comunque inferiore a 3.000 abitanti.*
- 29. *I comuni non possono svolgere singolarmente le funzioni fondamentali svolte in forma associata. La medesima funzione non può essere svolta da più di una forma associativa.*
- 30. *La regione, nelle materie di cui all'articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione, individua con propria legge, previa concertazione con i comuni interessati nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali, la dimensione territoriale ottimale e omogenea per area geografica per lo svolgimento, in forma obbligatoriamente associata da parte dei comuni con dimensione territoriale inferiore a quella ottimale, delle funzioni fondamentali di cui all'articolo 21, comma 3, della legge 5 maggio 2009, n. 42, secondo i principi di economicità, di efficienza e di riduzione delle spese, fermo restando quanto stabilito dal comma 28 del presente articolo. Nell'ambito della normativa regionale i comuni avviano l'esercizio delle funzioni fondamentali in forma associata entro il termine indicato dalla stessa normativa. I comuni capoluogo di provincia e i comuni con un numero di abitanti superiore a 100.000 non sono obbligati all'esercizio delle funzioni in forma associata.*
- 31. *I comuni assicurano comunque il completamento dell'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 26 a 30 del presente articolo entro il termine individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, su proposta del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, con il Ministro per le riforme per il federalismo, con il Ministro per la semplificazione normativa e con il Ministro per i rapporti con le Regioni. Con il medesimo decreto è stabilito, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, il limite demografico minimo che l'insieme dei comuni che sono tenuti ad esercitare le funzioni fondamentali in forma associata deve raggiungere.*

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

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

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



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

Quindi, in ordine all'art. 2, comma 186, lettera e), della legge n. 191 del 2009, la Corte ha dichiarato l'inammissibilità *“della relativa questione di costituzionalità [...] per sopravvenuto difetto di interesse all'impugnazione.”*, in quanto, *“nella ricognizione del ius novorum, che ha interessato la disposizione impugnata, non può omettersi di considerare l'art. 14, comma 28, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito nella legge n. 122 del 2010.”*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con Deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 16 Luglio 2012 (così come da proposta del Consiglio di Amministrazione delibera n. 18 del 15 giugno 2012) sono state approvate le modifiche alla convenzione ed allo Statuto dell'Agenzia che riprendono le considerazioni sopra citate.

Tale deliberazione, ai sensi dell'art. 34 dello Statuto è rimessa agli Enti consorziati per gli adempimenti previsti dall'art. 31 comma 2 del TUEL.

### **1.3. Funzionamento dell'Agenzia**

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

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

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

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

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

\*\*\*

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

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

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

Con Deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 16 Luglio 2012 (così come da proposta del Consiglio di Amministrazione delibera n. 18 del 15 giugno 2012) sono state approvate le modifiche alla convenzione ed allo Statuto dell'Agenzia che riprendono le considerazioni sopra citate.

Tale deliberazione, ai sensi dell'art. 34 dello Statuto è rimessa agli Enti consorziati per gli adempimenti previsti dall'art. 31 comma 2 del TUEL.

\*\*\*

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

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

### **1.3.1. Spese per il personale**

Si rinvia al testo della Relazione Previsionale e Programmatica al Bilancio 2011 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

### **1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.**

Unitamente al bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 è approvato il seguente "Programma triennale delle attività istituzionali che possono essere oggetto di incarichi di collaborazione autonoma":

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

➤ attività tecniche e amministrative per il funzionamento dell'Ente.

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

L'art. 6 comma 10 del D.L. 78/2010 prevede *“Resta ferma la possibilità di effettuare variazioni compensative tra le spese di cui ai commi 7 e 8 con le modalità previste dall'articolo 14 del decreto-legge 2 luglio 2007, n. 81 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2007, n. 127”*.

La spesa sostenuta di riferimento relativa al 2009 è stata pari ad € 84.038,13 in termini di competenza ed € 47.017,92 in termini di cassa. Nella stesura del bilancio 2012 e pluriennale 2012-2014 è stato determinato il limite di spesa per incarichi di collaborazione autonoma compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi pari ad Euro € 16.800,00.

## **PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2012 E TRIENNALE 2012-2014**

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

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

Già nella relazione previsionale programmatica per il triennio 2011-2013 si era esplicitata l'opportunità di portare a compimento le missioni fondamentali dell'Agenzia attraverso l'avvio di una pianificazione strategica di lungo periodo. Le tappe fondamentali dell'attività dell'Agenzia che portano all'avvio di questa pianificazione strategica sono qui di seguito riassunte:

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

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

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

La relazione previsionale programmatica 2010 aveva introdotto le prime linee guida per un programma triennale 2010 – 2012. Successivamente la Regione Piemonte ha comunicato la

necessità di rivedere il quadro delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico. L'annunciata diminuzione delle risorse ha comportato la necessità di ridefinire la programmazione dei servizi per l'anno 2011 e soprattutto per gli anni 2012, 2013 e 2014.

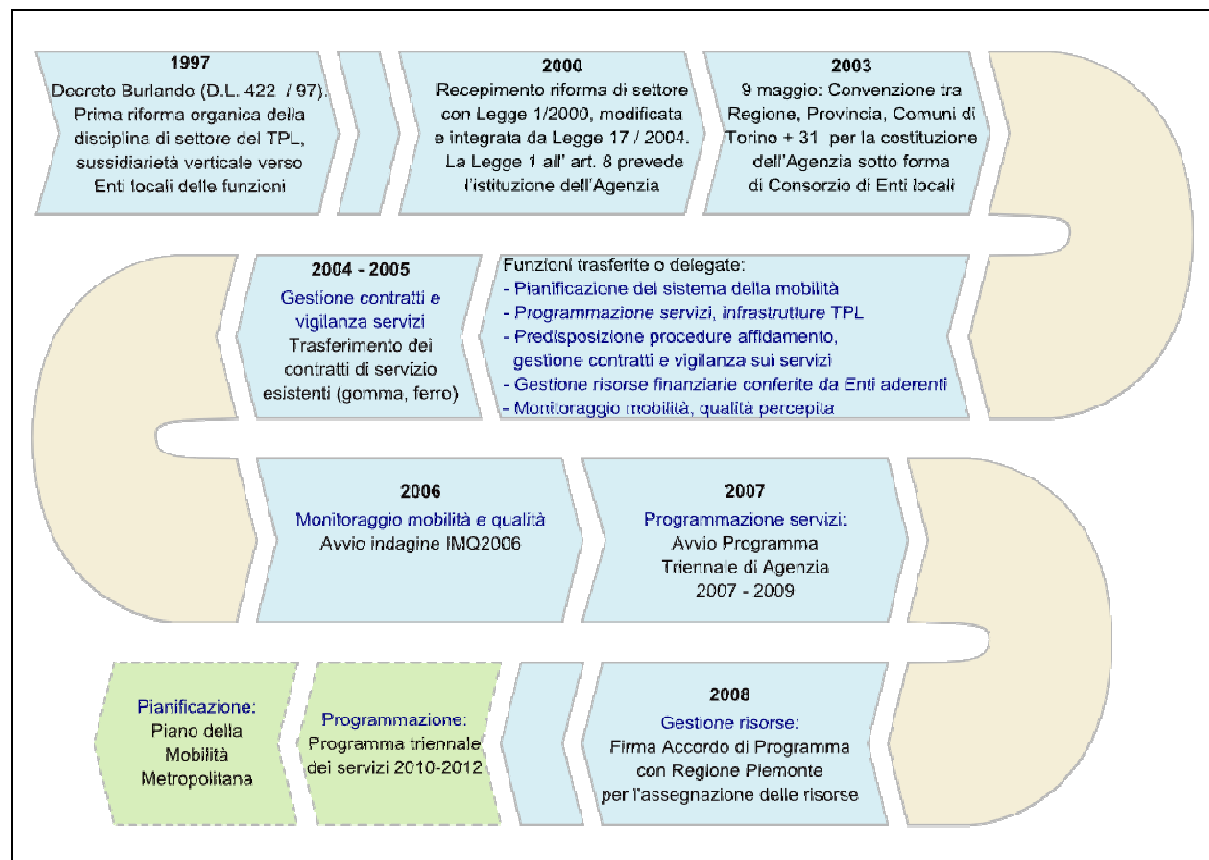
In particolare, una prima versione di Programma Triennale Regionale era stata redatta nel mese di settembre 2010, poi rivista a seguito di provvedimenti legislativi statali che hanno sensibilmente ridotto, rispetto al 2010, i trasferimenti stato-regioni del settore di TPL.

La prima versione del Programma Triennale Regionale ha ceduto il passo al Programma dei servizi di TPL, aggiornato al triennio 2011-13 con una nuova revisione del prospetto economico relativo alla spesa regionale di TPL su gomma, che nel frattempo, considerando il protrarsi dei tempi per l'approvazione del Programma, è stata attuata attraverso due diverse DGR (del 28 marzo 2011 e del 28 novembre 2011) che hanno anticipato la razionalizzazione della spesa prevista dal Triennale 2011-13.

Tenendo conto della sopra citata ridefinizione del quadro delle risorse disponibili, la pianificazione di lungo periodo si è concentrata 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 hanno impegnato l'Agenzia nel periodo di riferimento di questa relazione e la impegneranno nei mesi successivi.



**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 2012, nel primo semestre 2012 sono stati avviati:

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

Il programma di attività per il 2012 risulta quindi ancora guidato dall'attuazione del Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA) approvato con deliberazione dell'Assemblea il 14 giugno 2007 fatto salvo il mutato quadro delle risorse disponibili e dei conseguenti aggiornamenti.

## **2.1. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino**

### ***2.1.1. Iniziative per la conoscenza della mobilità***

La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali, costituisce inoltre uno strumento per le valutazioni di pianificazione degli Enti consorziati.

#### **2.1.1.1. Indagine IMQ 2010**

Le serie storiche sulla mobilità e sulla qualità saranno aggiornate con l'imminente avvio dell'indagine IMQ 2012 estesa a tutti i residenti nella Regione Piemonte. Nell'attesa di avviare detta indagine e di raccoglierne ed elaborarne i risultati, i dati più recenti per la conoscenza sulla mobilità nell'area metropolitana e nella Provincia di Torino sono quelli dell'edizione 2010, esposti al successivo § 2.1.2.

#### **2.1.1.2. Indagini IMQ 2012 e IMP 2012**

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

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

Le attività di progettazione per le indagini IMQ 2012 e IMP 2012 sono proseguite nel primo semestre 2012 e il completamento della procedura di affidamento è atteso entro l'estate. Nel corso del periodo autunnale si procederà con le attività di *field* (fase di interviste telefoniche), e successivamente con la verifica ed elaborazione dei dati ricevuti e la redazione dei relativi rapporti. Tali attività rientrano nell'**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità**.



### 2.1.1.3. Frequentazioni dei servizi ferroviari e automobilistici

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

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

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

### 2.1.1.4. Servizi ferroviari

Nell'ambito delle attività di potenziamento della linea Torino – Modane, è stata effettuata una specifica analisi della frequentazione al fine di poter confrontare gli andamenti futuri con la domanda storica. Tale documento è stato presentato in sede di Comitato Tecnico di gestione del contratto Agenzia - Trenitalia.

Report frequentazione treni

Linea Torino - Modane

Gennaio 2012



### 2.1.1.5. Servizi di linea extraurbani

Un primo documento è stato redatto nel maggio 2012, con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2011 per i servizi di linea extraurbani.

Servizio di autobus extraurbani

Andamento frequentazioni 2004 - 2011 (prima bozza)

Maggio 2012



### 2.1.1.6. Servizi a chiamata extraurbani

Parallelamente è stato aggiornato il documento sulla frequentazione dei servizi a chiamata attivi nel territorio dell'Agenzia.

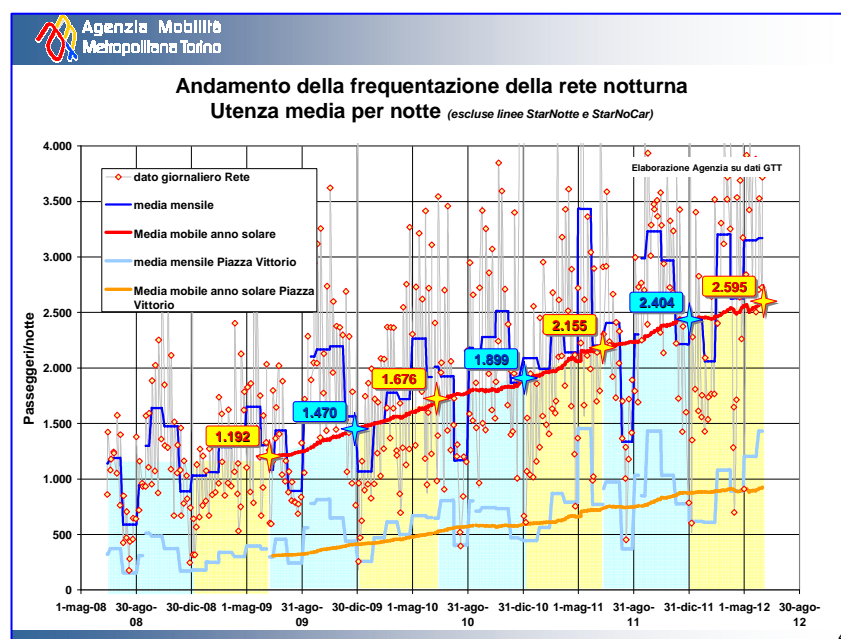
MeBUS Servizio di Trasporto Pubblico a chiamata  
Indicatori del servizio – Aggiornamento  
Monitoraggio Luglio 2008 – Maggio 2012  
Giugno 2012



### 2.1.1.7. Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. I figura è riportato l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar) aggiornato al 10/06/2012.

Si osserva il trend di crescente utilizzo della rete.



**Figura 2 - Rete Notturna: andamento della frequentazione**

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

Frequentazione della rete notturna  
Aggiornamento al 10 giugno 2012.  
18 giugno 2012



Ulteriori passi avanti si potranno avere con l'adozione di sistemi automatici, grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliteratrici del sistema BIP. Integrando il Sistema di bigliettazione elettronica con un Sistema di monitoraggio delle frequentazioni si potranno sperimentare iniziative per il monitoraggio e la repressione della frode (cfr. § 2.5.3).

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

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

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

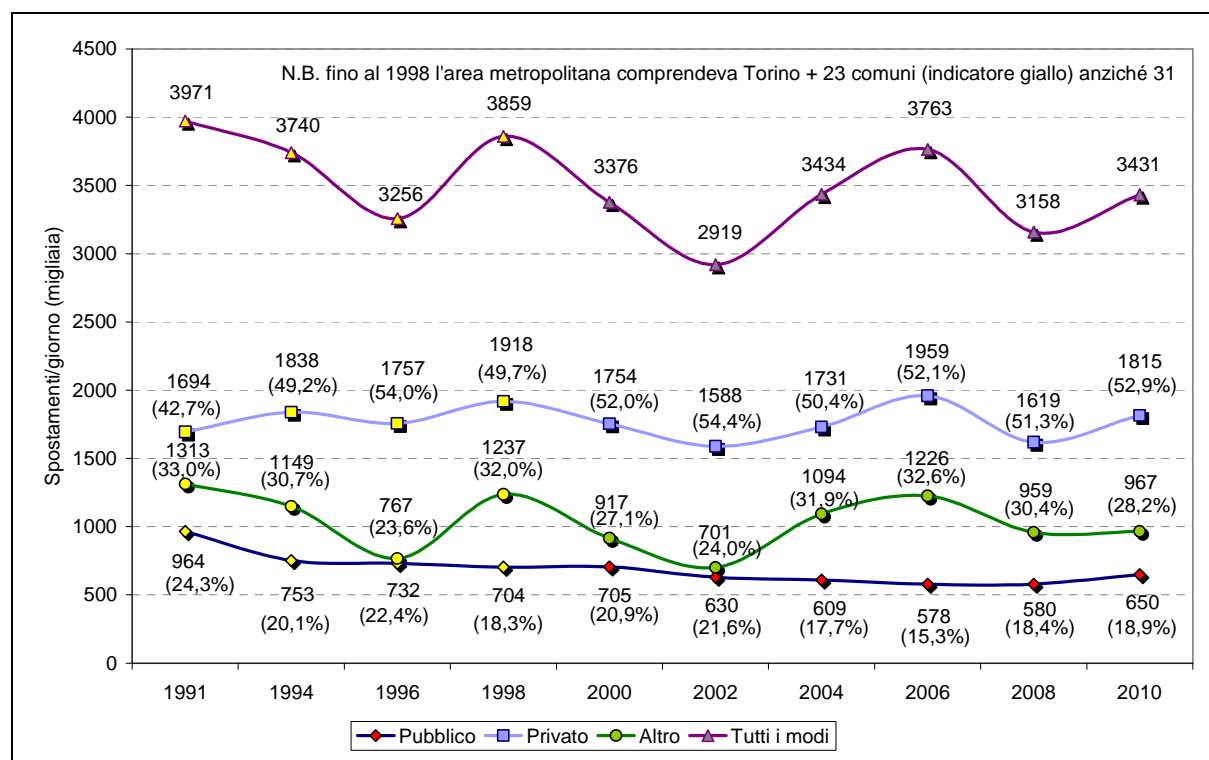


Figura 3 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

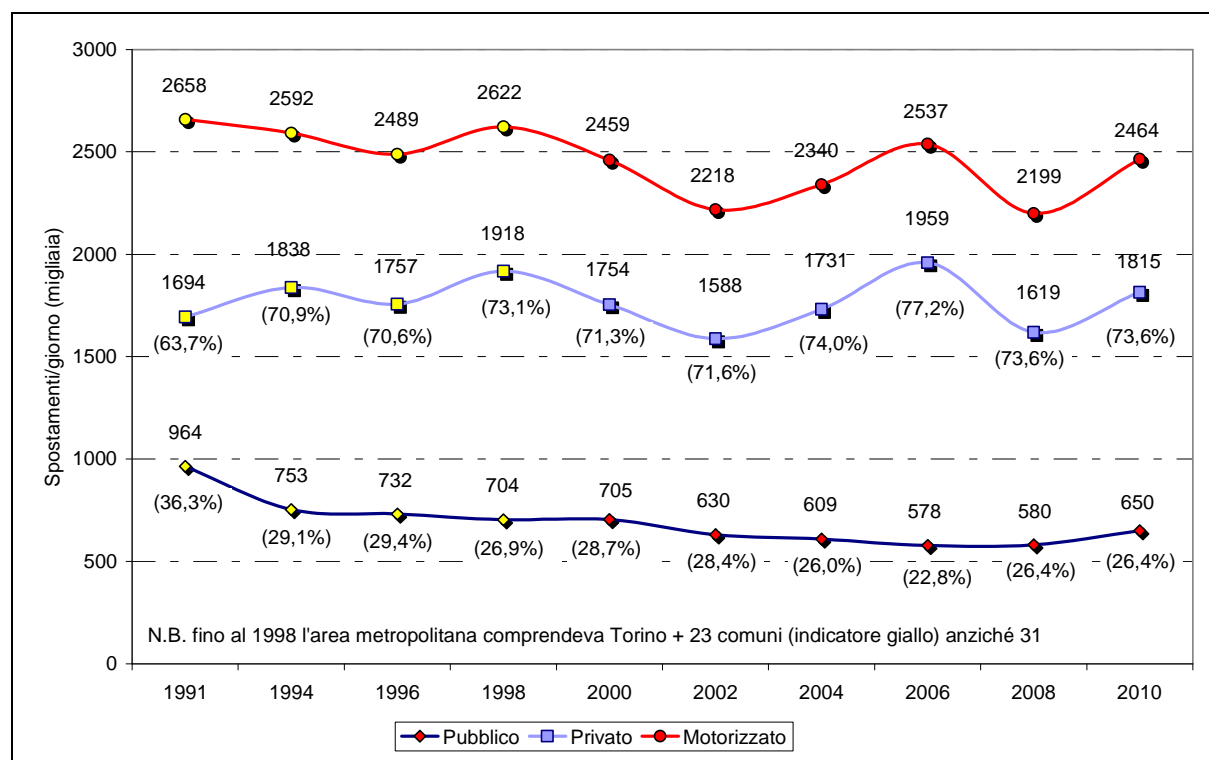


Figura 4 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

### 2.1.3. La qualità percepita dai cittadini

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 5).

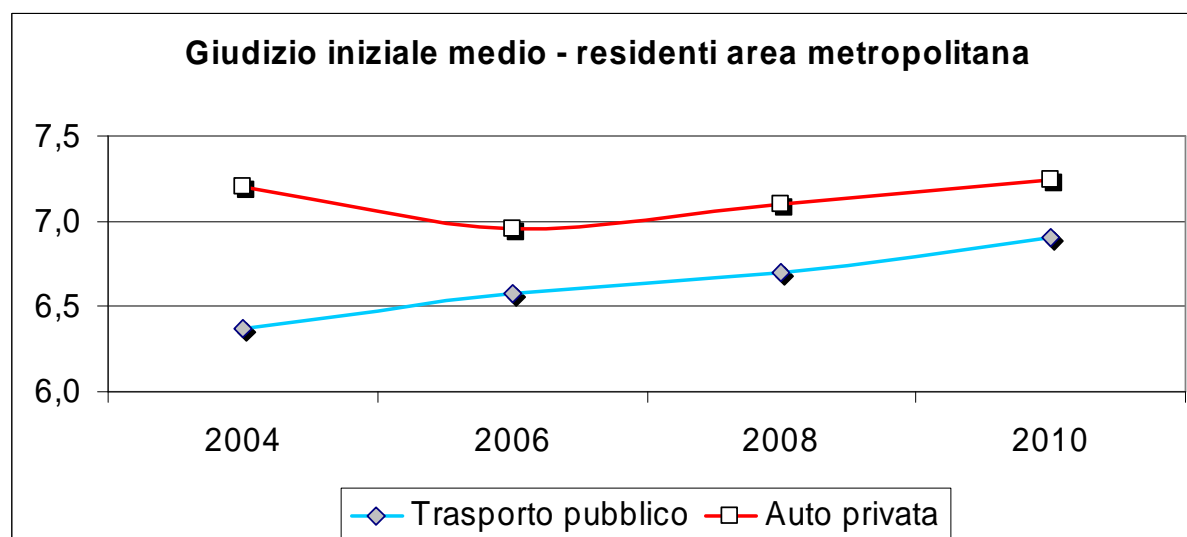


Figura 5 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana, seppure con una lieve contrazione nel 2010 dopo la fase di

accoglienza entusiastica dei primi anni di esercizio, e la ripresa dei giudizi della ferrovia che tuttavia restano più bassi rispetto agli altri tipi di mezzi pubblici.

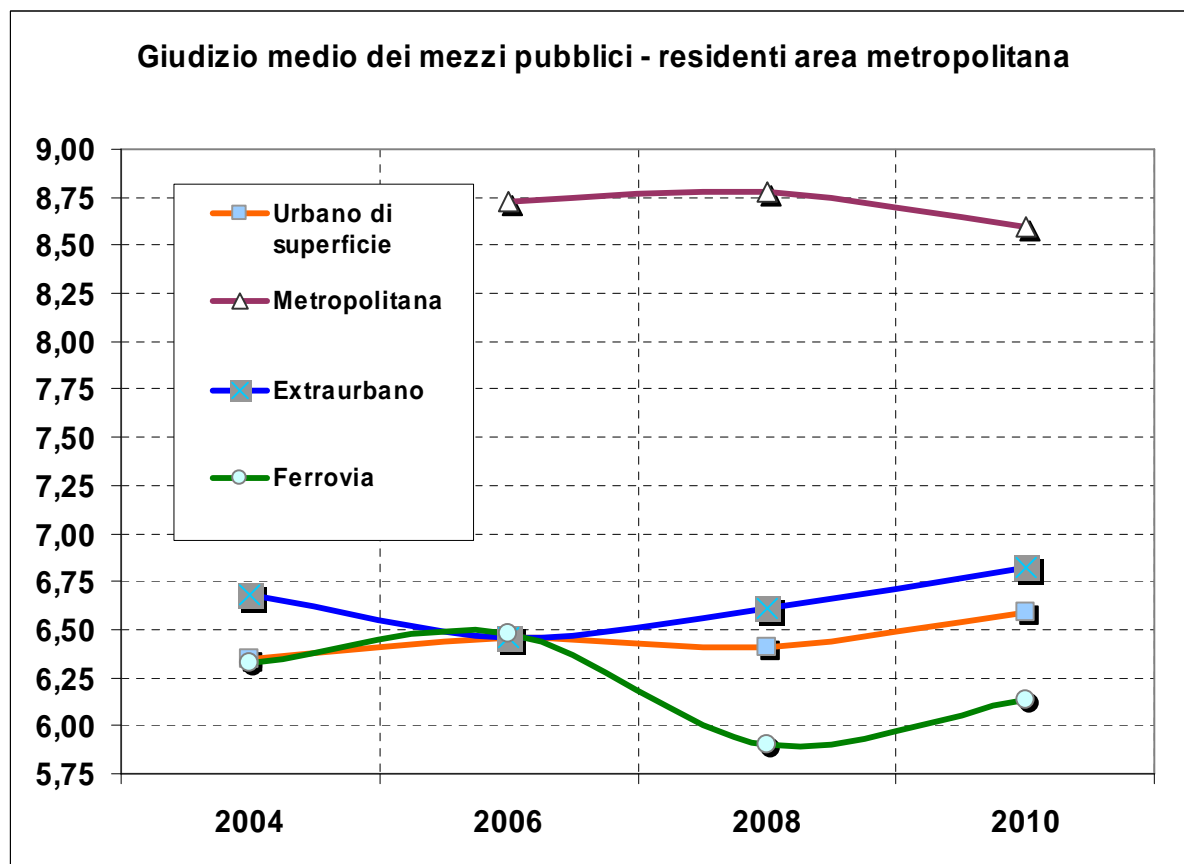


Figura 6 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

#### **2.1.4. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto**

Il Sistema dei Trasporti dell'Area Metropolitana Torinese è interessato dai grandi interventi infrastrutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico:

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

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

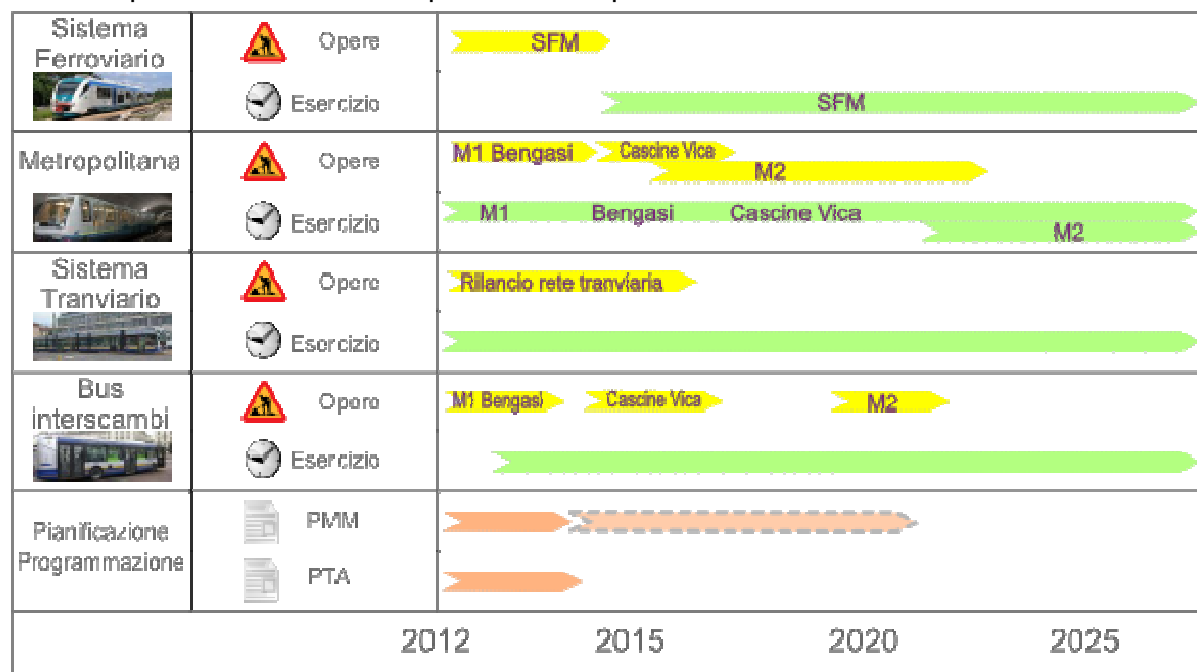
- Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000;
- proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del 1999;
- Strategia di sviluppo del Sistema Tranviario del 2001, rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità), progetto Rete Forte.
- studio "La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino" assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie

decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006); e della delibera della Giunta Comunale 2008;

- studio “*Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio*” (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.
- approvazione della variante 200 al Piano regolatore Generale della Città di Torino.

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

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2020), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2014), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Bengasi e di alcuni interventi di potenziamento della rete tranviaria;
- breve periodo (triennio 2012 – 2014), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova, estesa a Lingotto entro il triennio ed in via di estensione a Bengasi e dalla presenza, anche se via via meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.



**Figura 7 - Quadro di sviluppo del sistema di trasporto**

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

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

Per poter operare modifiche al quadro di sviluppo, specie negli orizzonti di più lungo periodo è necessario prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi), definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi (+viaggi

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

### 2.1.5. Le valutazioni di scenario

Si rimanda alla Relazione allegata al Bilancio Previsionale 2012 e Bilancio Pluriennale 2012-2014 (RPP 2012-14) per l'inquadramento delle attività previste nel 2011 nello sviluppo complessivo delle valutazioni di scenario.

Per quanto riguarda il consolidamento dell'applicazione dei metodi di valutazione quantitativa quale prassi per la stima degli effetti di interventi di una qualche importanza, nel primo semestre 2012 gli strumenti di cui sopra sono stati utilizzati nel contesto della predisposizione del "Piano di Riordino" della rete urbana-suburbana dell'area di Torino afferente all'**obiettivo PEG 1.IV – Attività 1**.

L'Allegato Tecnico 2 al "Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano" presenta i risultati delle valutazioni analitiche relative ad alcune prime ipotesi di revisione del servizio di trasporto pubblico in area centrale.

Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

.Allegato Tecnico 2 PRIME VALUTAZIONI SIMULATIVE

04 maggio 2012



Tale documento è stato trasmesso alla Città di Torino e a GTT in data 04/05/2012.

Nell'Allegato Tecnico 3 al "Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano", che è rimasto un documento interno di valutazione, sono contenute altre analisi concernenti gli effetti sulla domanda di riduzioni selettive del servizio in ottica di "gerarchizzazione" della rete di trasporto pubblico di superficie.

Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

.Allegato Tecnico 3 VALUTAZIONI SIMULATIVE AGGIUNTIVE

22 aprile 2012



Sul fronte delle valutazioni attinenti al Servizio Ferroviario Metropolitano è stata effettuata, nel primo semestre 2011, una revisione dell'Analisi Costi-Benefici alla luce di nuovi elementi conoscitivi.



I contenuti del documento *“Analisi Costi-Benefici dell’introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitano”* del 30 giugno 2011 sono stati rivisti considerando alcune categorie aggiuntive di costo e di beneficio ed adottando valori aggiornati (o diversamente calcolati) dei costi sulla base delle indicazioni contenute nel Manuale *“Guida alla valutazione economica di progetti di investimento nel settore dei trasporti”* pubblicato a fine 2011 reso disponibile all’Agenzia nel marzo 2012.

L’aggiornamento con i nuovi elementi conoscitivi produce, rispetto ai risultati del 2011, una diminuzione del 7% della differenza Benefici-Costi ed un aumento del 2% del rapporto Benefici/Costi.

Analisi Costi-Benefici dell’introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitano

Aggiornamento 2012 con acquisizione di nuovi elementi conoscitivi

07 maggio 2012



Analisi Costi-Benefici dell’introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitano. ALLEGATI

Estratto Allegati 1-9 con commenti vs la “Guida alla valutazione economica di progetti di investimento nel settore dei trasporti”

02 maggio 2012



Analisi Costi-Benefici dell’introduzione del Servizio Ferroviario Metropolitano. ALLEGATO 16

Revisione della metodologia ed aggiornamento dei valori

07 maggio 2012



## **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 RPP 2012-2014, alla quale si rimanda, afferma la necessità della predisposizione, 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.

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



Nel documento “Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress” l’attuale assetto della rete urbana/suburbana viene analizzata e viene formulata una ipotesi di lavoro individuando possibili aree di intervento coerentemente alle linee guida indicate dalla RPP 2012-2014.

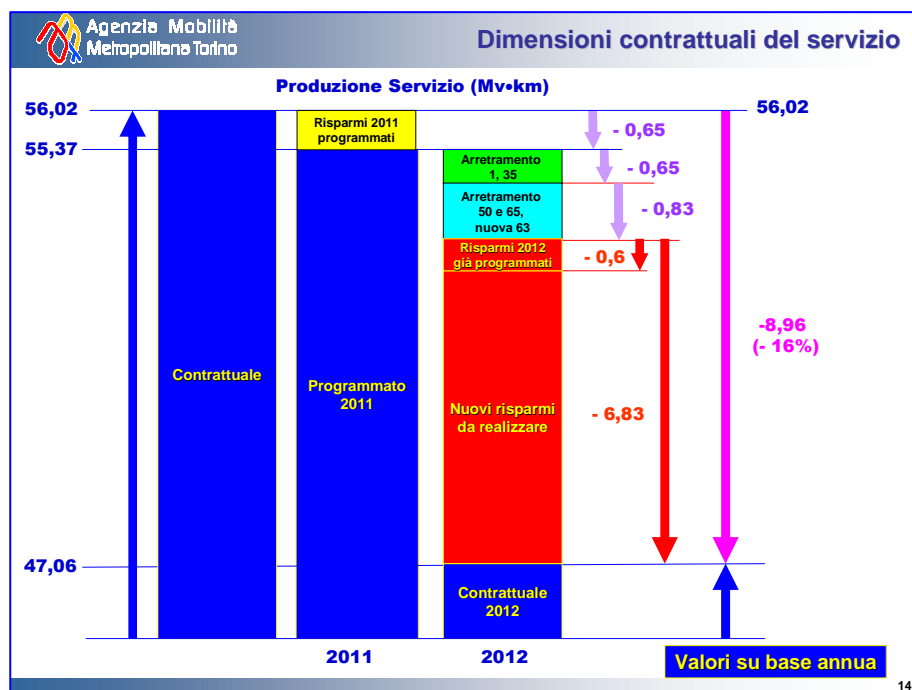


Figura 8 - Riduzioni di servizio conseguenti a riduzione dei finanziamenti

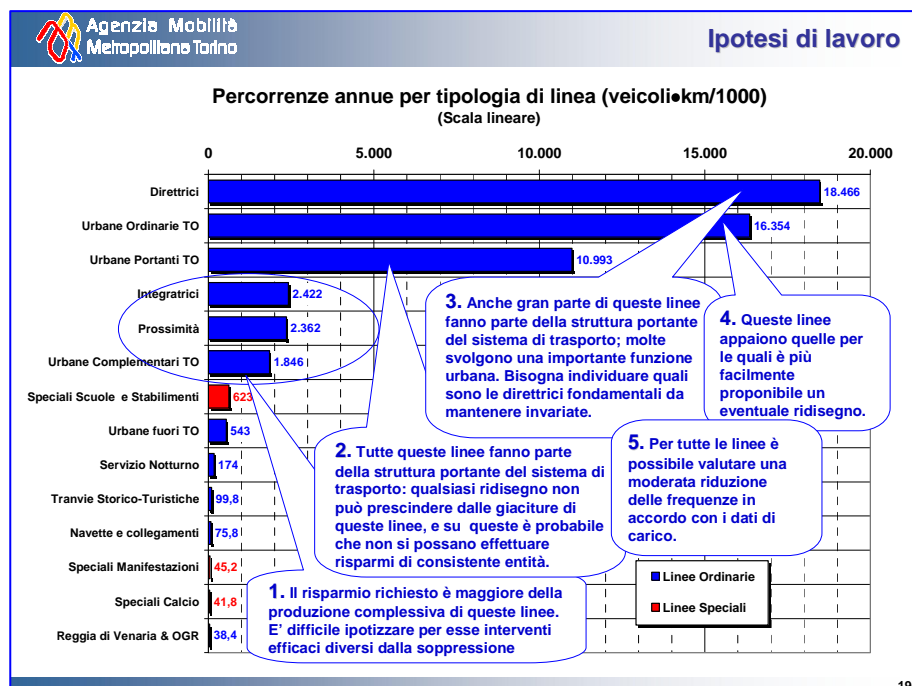


Figura 9 - Possibili aree di intervento

**Attraversamenti centrali**  
**Possibile configurazione obiettivo**

The map illustrates the proposed tram network in central Turin. Key features include:

- Color-coded Lines:** Red, blue, green, yellow, orange, and purple lines represent different tram routes.
- Stations and Stops:** Marked with letters (M, B, ST2, ST1) and numbers (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100).
- Geographical Context:** The map shows the city's layout, including the Po River and major landmarks like the Palazzo Reale and Piazza Statuto.
- Legend:** A legend in the top right corner identifies the colors and symbols used on the map.

Tale documento, comprensivo dell'Allegato 1, è stato trasmesso a GTT e p.c. alla Città di Torino e in data 20/04/2012.

20 aprile 2012



20 aprile 2012



Sulla base dei documenti di cui sopra sono stati analizzati i contenuti del documento *“Riorganizzazione della rete di TPL di superficie dell’Area Metropolitana di Torino”* elaborato dalla Prof.ssa Cristina Pronello del Politecnico di Torino su incarico di GTT e trasmesso all’Agenzia dallo stesso GTT in data 19/06/2012.

I contenuti sono risultati essenzialmente in linea con le indicazioni della RPP 2012-2014, o comunque in gran parte condivisibili; l’Agenzia ha formulato le proprie osservazioni in merito in un apposito documento.


Piano di Riordino del Servizio di TP urbano/suburbano. Spunti per la riflessione & Work in Progress.

Estratto con commenti vs criteri proposti da prof.ssa Pronello


25 giugno 2012



Agenzia e GTT hanno congiuntamente esaminato criteri ed ipotesi di riordino/riorganizzazione avanzate ed hanno formulato una proposta condivisa di razionalizzazione e “standardizzazione” delle frequenze di servizio in funzione della gerarchia delle linee.



**GTT**  
GRUPPO TORINESE TRASPORTI



Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

Consorzio tra Enti Locali

## Gerarchizzazione delle linee: matrice classi – intervalli (1)


Per comodità di lettura nella tabella che segue le linee sono sistematizzate in una matrice “classe gerarchica-intervalli”; si è anche operata una suddivisione delle linee secondo, la loro funzione di copertura territoriale.


Classe			Tipo Intervallo						Totale n. linee
			1 5'-7'-5'	2 7'-10'-7'	3 9'-12'-12'	4 10'-15'-15'	5 15'-20'-20'	6 Non STD	
Rete di Primo Livello	A	A0-A1 Rete urbana principale centrale	4						1
				1, 3, 9, 10, 10n, 13, 15, 16, 18, 55, 68					11
		A1 Connessioni suburbane principali		5-5/, 11, 33-33/, 36, 72-72/					8
		A1 Rete urbana principale tangenziale		2, 62					2
	B	B0-B1-B2 Rete urbana di completamento			60	63/, 65, 74			4
	C	C1-C2 Connessioni suburbane di completamento			14, 17, 35, 51-51/, 57, 67	30, 46, 59, 76	32, 37, 39, 40, 41, 43, 45 45/	66, 69, 70, 79	23

Versione 5 del 29 giugno 2012

pag. 4 di 11

**Figura 11 - Proposta di standardizzazione delle frequenze di servizio - 1**





Agenzia Mobilità Metropolitana Torino  
Consorzio tra Enti Locali


### Gerarchizzazione delle linee: matrice classi – intervalli (2)


Classe		Tipo Intervallo Servizio lunedì-venerdì periodo scolastico						Totale n. linee
		1 5'-7'-5'	2 7'-10'-7'	3 9'-12'-12'	4 10'-15'-15'	5 15'-20'-20'	6 Non STD	
Rete di Addizione	B							5
	B0				28		21, 47, 54, 78	
	B1			12, 27, 29, 58-59/, 63, 71			46/, 53	9
	B2			42				1
	B3			52, 56	50, 75			4
	B4						73	1
Rete Complementare	C							4
	C1				34, 49, 61, 64			
	C2					44, 77	38, 46n	4
	D							8
	D1				19, ST1, ST2, 102		7, ST5, SC, 119, 59n	
	D2						35n, 36n, 48, 1N, OB1, RV2	6
<b>Totale n. linee</b>		<b>1</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>91</b>

pag. 5 di 11

Figura 12- Proposta di standardizzazione delle frequenze di servizio - 2

La proposta era comprensiva di una ipotesi di revisione del servizio serale





Agenzia Mobilità Metropolitana Torino

### Gerarchizzazione delle linee: nuovo servizio serale - 1

Classe		Tipo Intervallo Servizio lunedì-venerdì periodo scolastico						Totale n. linee
		1 5'-7'-5'	2 7'-10'-7'	3 9'-12'-12'	4 10'-15'-15'	5 15'-20'-20'	6 Non STD	
Rete di Primo Livello	A							1
	A0-A1 Rete urbana principale centrale	4						11
	A1 Connessioni suburbane principali		1, 3, 9, 10, 10n, 13, 15, 16, 18, 55, 68					6
	A1 Rete urbana principale tangenziale		5, 11, 33-33/, 36, 72					2
			2, 62					
	B							4
	B0-B1-B2 Rete urbana di completamento			60	63/, 65, 74			
	C							16
	C1-C2 Connessioni suburbane di completamento			14, 17, 35, 51, 57, 67	30, 46, 59, 76	32, 41, 43, 45	66, 69	
	No serale		5/, 72/	51/		37,39, 40,45/	70, 79	9

Servizio serale con intervallo 15 minuti  
 Servizio serale con intervallo 30 minuti  
 Servizio serale assente

pag. 4 di 11

Figura 13 - Ipotesi di nuovo servizio serale - 1

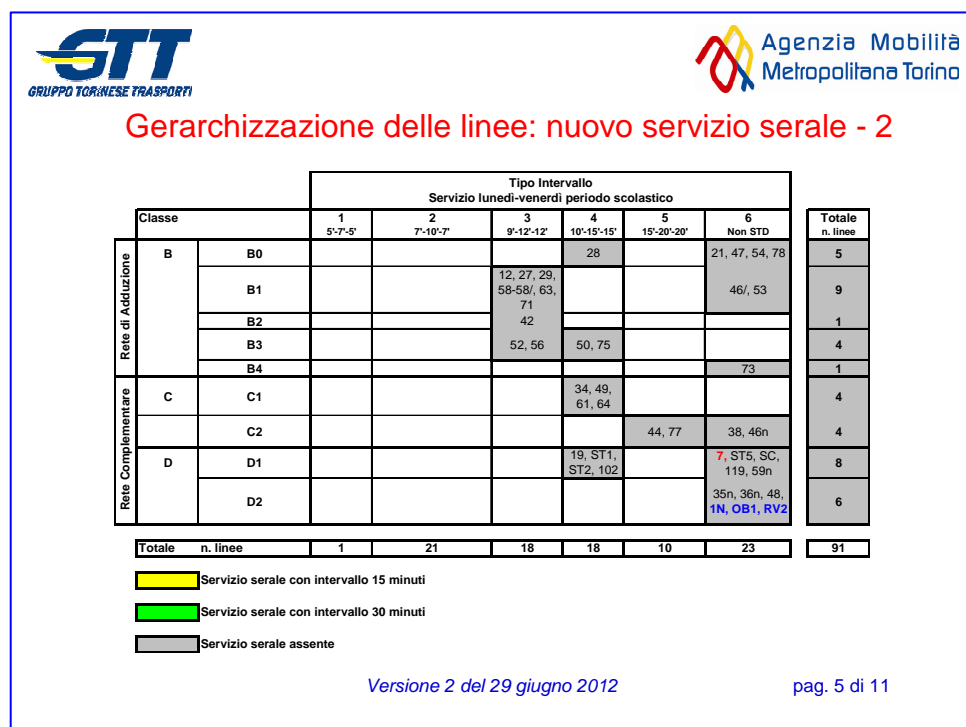


Figura 14 - Ipotesi di nuovo servizio serale - 2

I documenti contenenti le proposte sono stati trasmessi alla Città di Torino in data 29/06/2012.

Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze – Servizio diurno –

29 giugno 2012



Proposta di revisione del servizio serale

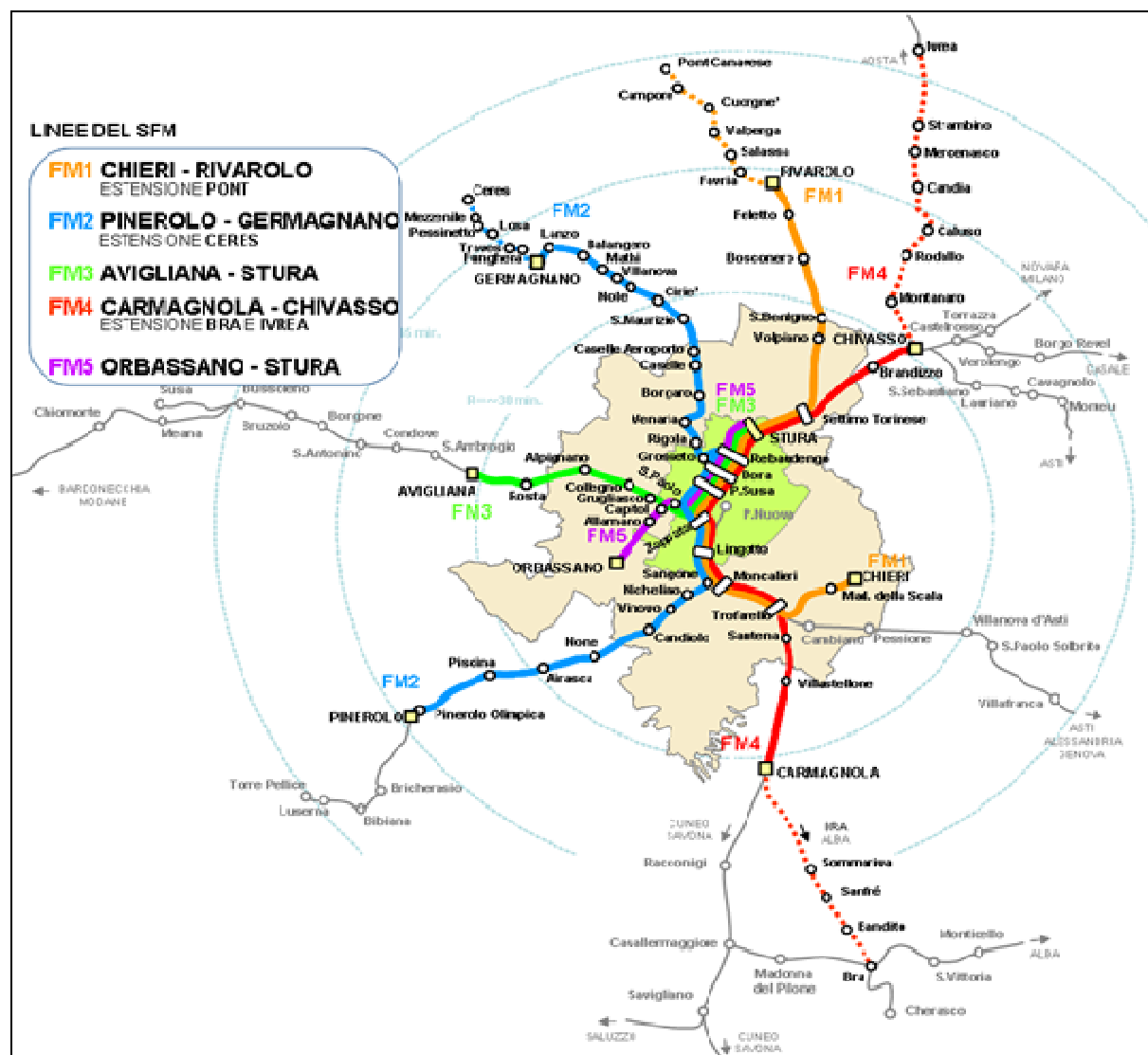
29 giugno 2012



### 2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo sarà caratterizzato dalla istituzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si

tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituirà il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.



**Figura 15 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Estensione territoriale**

Prevede la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana. L'SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

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



Il servizio previsto è:

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



Figura 16 - Sistema Ferroviario Metropolitano – Servizio previsto

Una volta avviato l'SFM, sul medio/lungo periodo occorre operare per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

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

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

È in corso la progettazione delle seguenti opere:

- Raddoppio della linea Pinerolo-Sangone con interrimento della stazione di Nichelino;
- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto.

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

- Interconnessione Torino-Ceres e realizzazione nuova fermata Grosseto;
- attrezzaggio nuova fermata Dora (in corso di realizzazione al rustico);
- attrezzaggio nuova fermata Zappata (già realizzata al rustico);

- interventi per l'attivazione della nuova linea FM5.

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

- quadruplicamento della tratta Stura-Settimo
- collegamento tra Porta Susa e Porta Nuova, che riduce le criticità nella circolazione ferroviaria a Bivio Crocetta

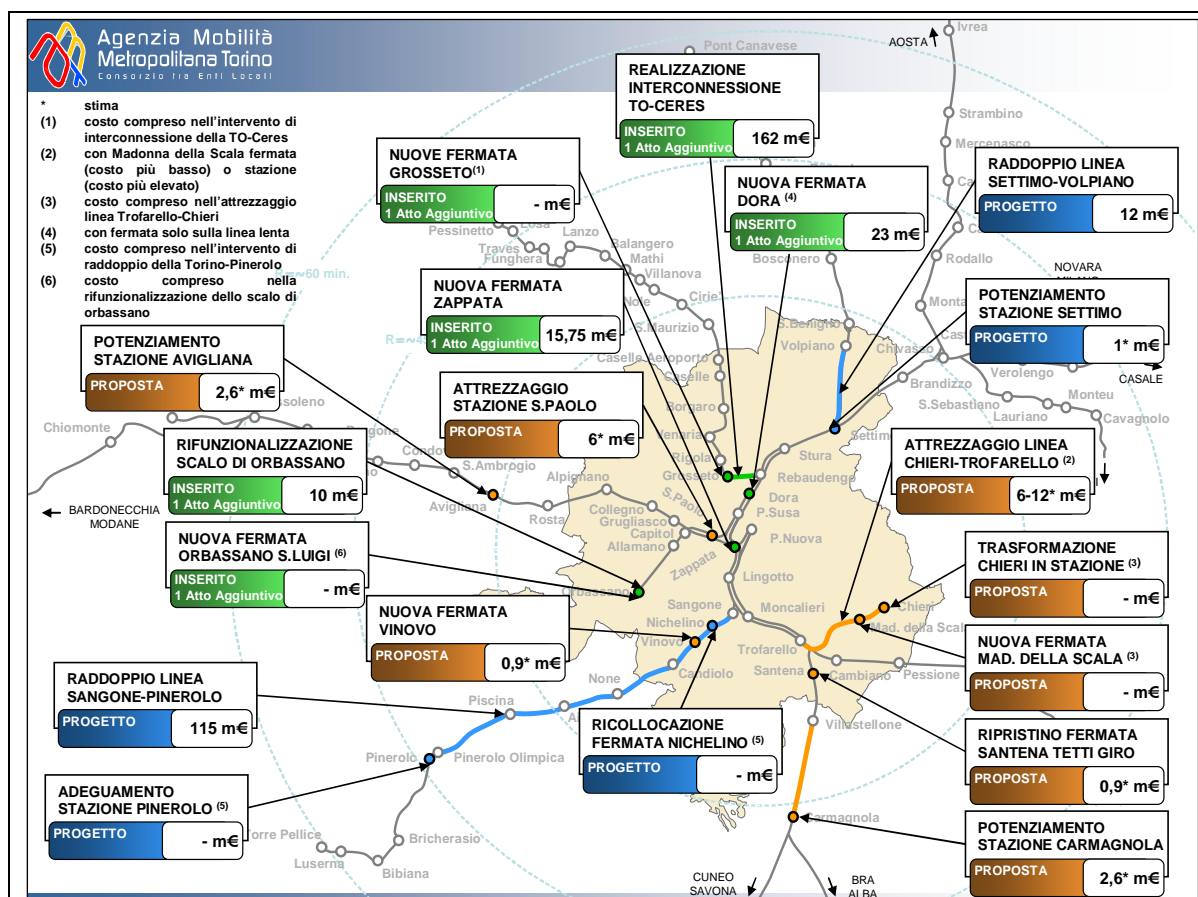


Figura 17 - Interventi infrastrutturali – Stato di avanzamento

Per quanto riguarda il materiale rotabile, al fine di abbattere i tempi e i costi di manutenzione, permettere una migliore gestione delle riserve, ridurre le cause di ritardi e i disagi per i passeggeri garantendo a questi ultimi standard di qualità del servizio offerto conformi nel tempo, si prevede di realizzare i servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano con materiale rotabile omogeneo, nuovo e con caratteristiche adeguate ad un servizio metropolitano. Un primo finanziamento di 80 milioni di euro per l'acquisto del nuovo materiale rotabile è previsto dal 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte. L'entrata in servizio di nuovo materiale rotabile dipende dalla effettiva disponibilità delle risorse e dai tempi necessari per le procedure di gara e per la produzione.

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



per tutte le linee; senza l'acquisto del nuovo materiale rotabile non sarà possibile garantire la qualità progettata.

Ad oggi l'avanzamento dei lavori del passante lascia presupporre il completamento degli stessi entro il 2012 e pertanto si può ipotizzare una prima configurazione di avvio parziale del SFM in coincidenza con l'apertura del Passante.

### **2.2.3. Linee di metropolitana**

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

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

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 649 del 10 giugno 2008 (mecc. 03426/022) è stato approvato in linea tecnica il piano di fattibilità della Linea 2 di Metropolitana e sono state demandate a successivi atti la definizione della modalità di attuazione del progetto e le modalità di reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione dello stesso.

Nel corso dell'approvazione della "variante 200 al PRG della Città di Torino" è stato accolto un emendamento che ha introdotto la possibilità di realizzare una biforcazione della linea dopo la stazione "Zanella" con diramazione verso piazza Sofia e La Barca per raggiungere il confine con il comune di San Mauro (zona Pescarito) ove esistono spazi per realizzare un parcheggio di interscambio.

L'Agenzia, ha provveduto nel 2010 ad aggiornare le valutazioni di scenario, del sistema di trasporto pubblico adottando per la linea 2 di metropolitana il tracciato individuato dalla Città sia in presenza che in assenza della diramazione per Pescarito. Su richiesta della città di Torino l'Agenzia ha inoltre effettuato la valutazione di uno scenario intermedio con presenza della sola tratta Nord della linea 2 di Metropolitana da Rebaudengo/Pescarito a corso Vittorio Emanuele II / corso Re Umberto.

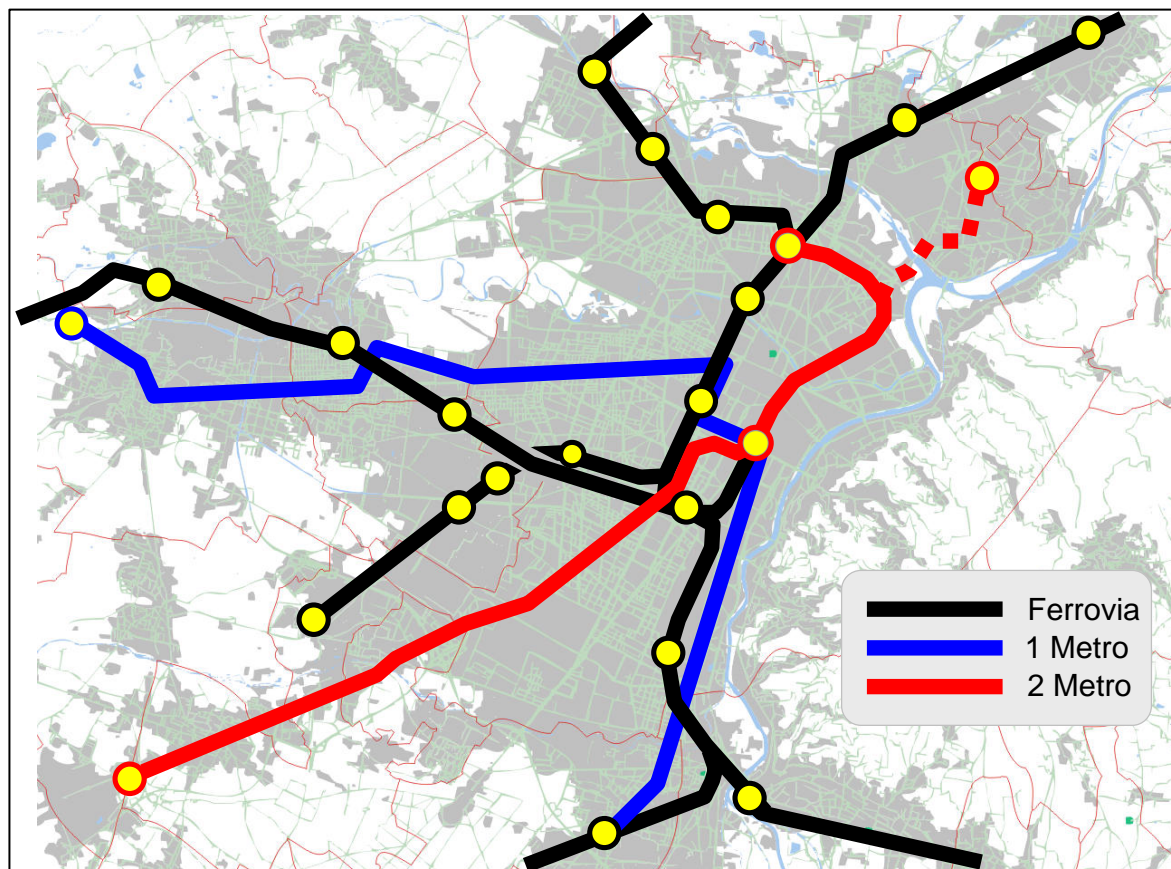
Nell'ambito degli approfondimenti tecnici relativi alla Variante 200 del PRG richiesti dalla Divisione Urbanistica della Città di Torino è emerso il tema della fattibilità/opportunità di una variante di tracciato della linea 2 che consenta il passaggio per la stazione di Porta Nuova e l'interscambio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

L'agenzia, nel corso del 2011 ha effettuato le valutazioni analitiche sulla "Valenza del possibile interscambio con il Sistema Ferroviario nelle stazioni Porta Nuova e Zappata" nelle quali è stata confermata la maggiore validità degli schemi con passaggio per le stazioni ferroviarie.

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

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

complesse infrastrutture ferroviarie esistenti, per facilitare il collegamento pedonale con la stazione ferroviaria.



**Figura 18 - Tracciato della Linea 2 di metropolitana in relazione alla linea 1 ed al sistema ferroviario**

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

#### **2.2.4. Sistema tranviario**

Nell'ambito delle attività per la predisposizione del "Piano di riordino" sono state valutate alcune ipotesi di potenziamento degli attraversamenti tranviari in ottica di diradamento delle sovrapposizioni con le linee bus, tra le quali:

Istituzione di un "Backbone Tranviario" Piazza-Statuto-Piazza Vittorio Veneto, con valutazione delle possibili soluzioni alle problematiche poste dall'esercizio con motrici tranviarie serie 5000 o 6000.

Suddivisione del servizio della linea 4 in tre percorsi 1) 4 Drosso-Falchera, 2) 4 Sud Drosso-Statuto, 3) 4 Nord Falchera Statuto, con pari intensità di servizio (cumulato) sui tre rami Falchera-Bertola, Drosso-Bertola, Statuto-Bertola



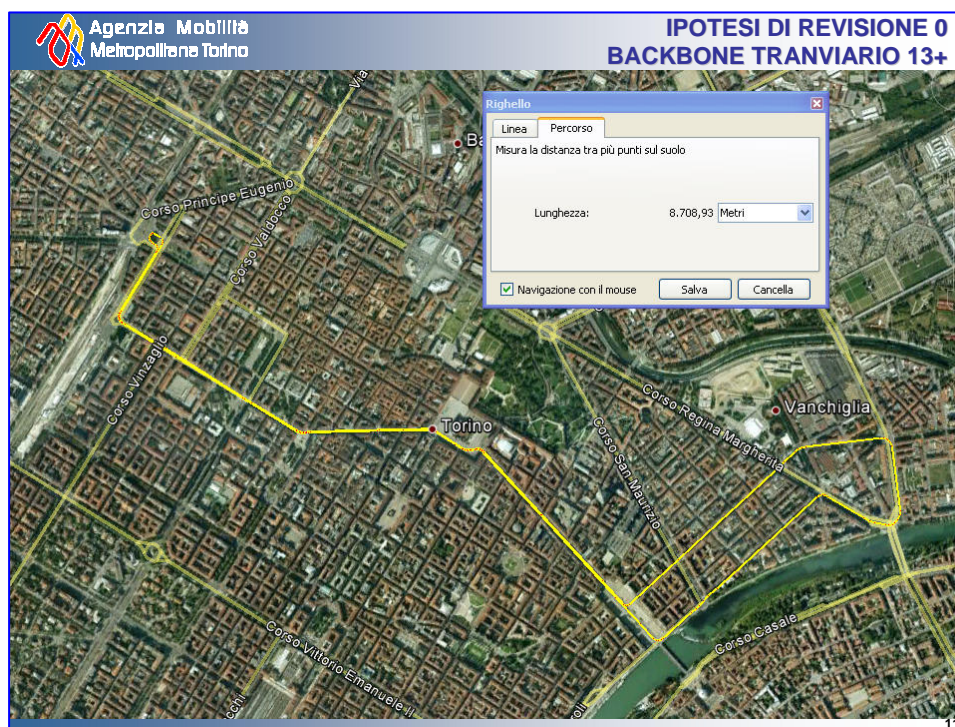


Figura 19 - Ipotesi di Backbone tranviario



Figura 20 - Ipotesi di tripartizione del servizio sulla linea 4

Le valutazioni sono contenute nel citato Allegato 1 del documento del 20/04/2012 sul “Piano di Riordino”.

Per tutte le linee tranviarie, come per quelle automobilistiche, è stata formulata una ipotesi di standardizzazione delle frequenze di servizio, come riportato nel citato documento *“Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze”* del 29/06/2012.

### **2.2.5. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi**

Nell'ambito delle attività per la predisposizione del “Piano di riordino” sono state formulate alcune ipotesi di arretramento dei capolinea di alcune linee bus sull'anello (“ring”) pericentrale in ottica di diradamento delle sovrapposizioni con le linee tranviarie negli attraversamenti centrali.

Le ipotesi sono riportate nel citato Allegato 1 del documento del 20/04/2012 sul “Piano di Riordino”.

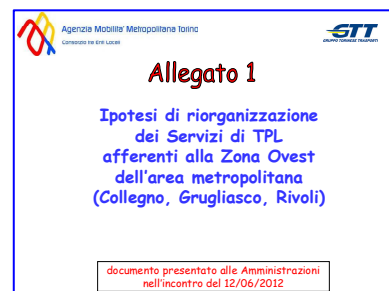
Per tutte le linee bus, come per quelle tranviarie, è stata formulata una ipotesi di standardizzazione delle frequenze di servizio, come riportato nel citato documento *“Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze”* del 29/06/2012.

Nel primo semestre del 2012 sono continuati gli approfondimenti (e la interlocuzione con i Comuni coinvolti) sulla riorganizzazione del servizio in Zona Ovest, valutando ulteriori ipotesi secondo le indicazioni dei comuni

Le varie proposte sono state raccolte in appositi documenti presentati ai Comuni interessati in data 12/06/2012

Ipotesi di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'area metropolitana (Collegno, Grugliasco, Rivoli)

12 giugno 2012



Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'area metropolitana - Città di Collegno e Grugliasco

Nuove Ipotesi di riorganizzazione

12 giugno 2012

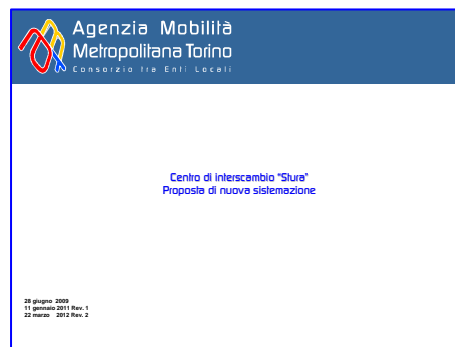


Per quanto riguarda il sistema degli interscambi, nel primo semestre 2012 sono ripresi i contatti con la Città di Torino per l'avvio di una effettiva razionalizzazione del Centro di Interscambio Stura sulla base delle proposte a suo tempo avanzate - aggiornate nel documento sotto riportato – e del finanziamento deciso dall'Agenzia.

Centro di interscambio "Stura" Proposta di nuova sistemazione.

Rev. 2

22 marzo 2012



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

### **2.3.1. La programmazione triennale e lo stato di attuazione**

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

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

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

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

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

### **2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana**

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

### 2.3.2.1. SFM

Sono stati realizzati interventi di riorganizzazione dei servizi già rivolti all'attuazione del SFM;  
*2012 Realizzazione del servizio cadenzato della Linea Torino – Bardonecchia/Susa*

A partire dal 11 dicembre 2011 è entrato in vigore il servizio cadenzato per una produzione complessiva annua di circa 1.700.000 treni\*km e 31.800 treni\*ora.

#### Servizio feriale

Le caratteristiche del nuovo servizio base feriale sono le seguenti:

Tratta Susa – Torino

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

Tratta Bardonecchia – Torino

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

In rinforzo al cadenzamento base sono state inserite 2 tracce di potenziamento in fascia pendolare, fra Bussoleno e Torino e viceversa, l'una in afflusso a Torino e l'altra in deflusso da Torino con tutte le fermate intermedie.

#### Servizio festivo

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

Punti di interscambio ferro-gomma

L'orario è stato progettato in modo da realizzare tre punti di interscambio con il servizio su gomma

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

All'entrata in vigore del nuovo orario è stato possibile efficientare l'interscambio nella stazione di Oulx con i servizi bus della linea per Sauze d'Oulx e Cesana-Claviere-Sestriere.

Il cadenzamento con i passaggi sempre uguali in ogni punto di fermata ha reso possibile la realizzazione di orarietti tascabili personalizzati per ciascuna stazione della linea.



2013 / 2014   avvio SFM

Con il completamento del Passante ferroviario è stato avviato uno studio che rappresenta una prima fase del sistema ferroviario metropolitano (SFM) con le linee FM1 Rivarolo – Chieri, FM4 Bra – Stura ed FM2 Pinerolo – Chivasso. Per consentire una prima fase di avvio che non prevede ancora la realizzazione di tutti gli interventi infrastrutturali necessari e sfruttare però il completamente del passante è stato necessario modificare parzialmente le relazioni. Lo studio è stato condiviso con la Regione Piemonte e Trenitalia e nei tempi stabiliti sono state fatte le richieste delle tracce.

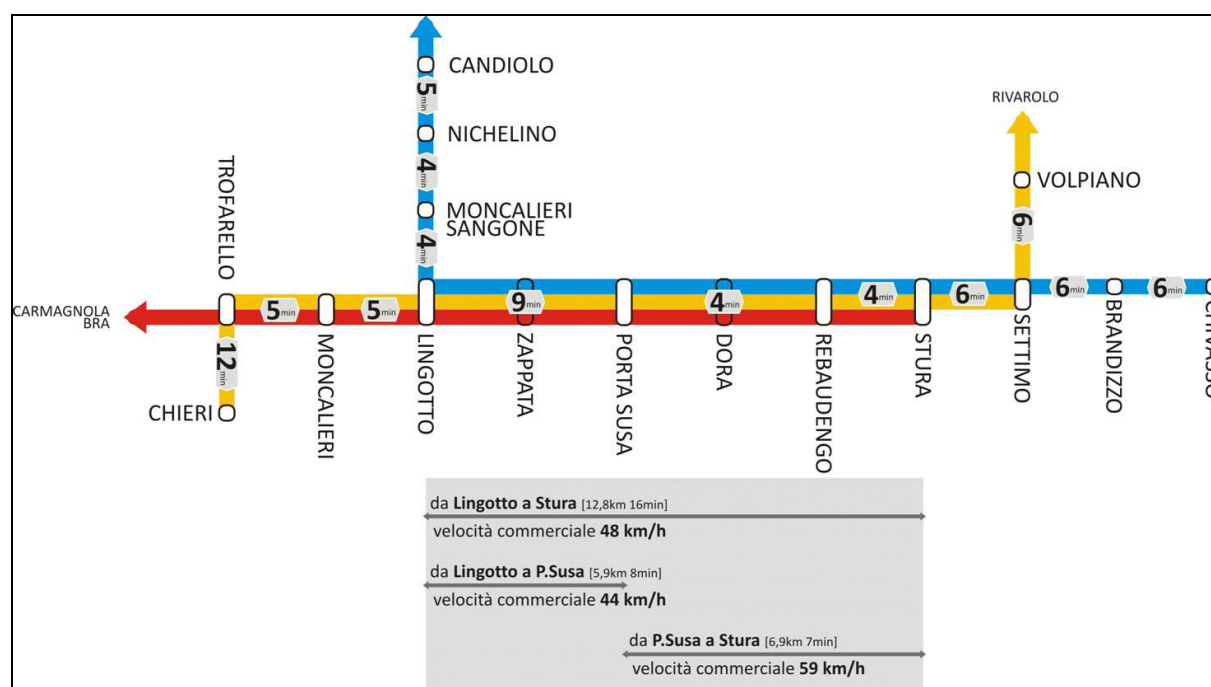
L'orario cadenzato SFM avrà le seguenti specifiche:

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

Il servizio base è stato integrato su tutte le linee con i necessari rinforzi per rispondere a picchi di domanda.

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

Gli interventi sull'area metropolitana, che copre l'intera tratta Settimo-Trofarello, hanno comportato anche la rivisitazione di tutti i servizi regionali nel Piemonte sud sulle linee Torino – Fossano – Cuneo e Savona ed i servizi regionali nel Piemonte nord sulla linea Chivasso – Novara. Conseguentemente è stato necessario ristudiare anche il servizio sulle linee secondarie che si diramano dalle linee principali.



**Figura 21 - SFM nella fase di avvio**

Il coordinamento tra le linee FM e le linee regionali associate è stato previsto nelle stazioni porta di Carmagnola e Chivasso.

Poiché le linee di SFM nel tratto metropolitano sono strettamente correlate fra di loro, si sono coordinati al meglio gli orari per ottenere servizi distanziati in modo omogeneo e maggiormente usufruibili dagli utenti.

La configurazione di avvio del SFM si potrà realizzare negli anni successivi con il completamento degli interventi infrastrutturali.

#### 2.3.2.2. Metropolitana

*non di competenza dell'Agenzia; si cita per le ricadute sulla rete di superficie in particolare modo per quanto concerne le fasi di cantiere*

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

#### 2.3.2.3. Tram

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

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

Si conferma per il periodo 2012-2014 la necessità di perseguire l'estensione di priorità semaforica e separazione dal traffico secondo i progetti esistenti (PSM, PUT, Strategia di Sviluppo del Sistema Tranviario, PUMS) ed estensione del controllo delle corsie riservate con telecamere a bordo.

#### 2.3.2.4. Bus

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Sulla base delle risorse disponibili, sul Bilancio Regionale 2011 (D.G.R. n.15-1761 del 28/03/2011) è stato impostato un efficientamento dei costi definito per il 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. Con D.G.R. n.35-2942 del 28/11/2011, inoltre, la Regione ha comunicato agli Enti soggetti di delega la necessità per il triennio 2012-2014 di un'ulteriore riduzione della spesa pari al 5% nel 2012 e nel 2013 (sempre su base 2010).

Tale razionalizzazione comporta una progressiva riduzione delle risorse regionali disponibili per la gestione dei Servizi di TPL; tale riduzione, sulla base delle obbligazioni contrattuali derivanti dai Contratti di Servizio conferiti all'Agenzia, determina la necessità di individuare e attuare specifici piani di riorganizzazione dell'attuale rete dei Servizi.

Si è pertanto avviato, di concerto con le Società concessionarie e con gli Enti territorialmente interessati, un percorso di definizione di ipotesi di riorganizzazione/razionalizzazione e ridisegno della rete di TPL, finalizzate ad adeguare i Servizi alle ridotte risorse disponibili.

Tale nuova configurazione dovrà trovare compimento nei quadri contrattuali pluriennali che saranno definiti dai nuovi Contratti, in fase di sottoscrizione da parte della Città di Torino e dell'Agenzia (Servizi di TPL urbano-suburbano della Città di Torino, Servizi di TPL extraurbano e, a seguito di specifiche valutazioni, Servizi di TPL afferenti alle Città di Chieri, Moncalieri e Settimo T.se).

#### **2.3.3.1. Servizio di TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino**

Nel quadro di riduzione di risorse sopra richiamato, la Città di Torino, la Società concessionaria (GTT) e l'Agenzia hanno concordato per la predisposizione di un “Piano di Riorganizzazione della Rete dei Servizi di TPL urbani”, la cui prima fase di attuazione è avvenuta nel periodo compreso tra luglio e dicembre 2011 e si è completata nel mese di gennaio 2012, con l'adozione, tra l'altro, delle seguenti modifiche:

- arretramento in “zona Ospedali” (Piazza Carducci) del capolinea centrale delle Linee automobilistiche 1 e 35 e in Piazza Bernini di quello della Linea 65;
- unificazione delle due circolari destra e sinistra in un'unica Linea 7 tranviaria storica;
- destinazione della Linea 41 a servizio della tratta Torino-Borgaretto-Stupinigi e conseguente istituzione della nuova Linea 48 di collegamento tra Borgaretto-Beinasco e l'Ospedale San Luigi di Orbassano;
- instradamento della Linea 60 lungo Corso Inghilterra e delle Linee 55 e 57 lungo Corso Matteotti a servizio della nuova Stazione di Porta Susa;

- prolungamento della Linea 61 lungo Via Nizza sino a Largo Marconi;
- riorganizzazione complessiva dei Capilinea in area centrale.

Nel primo semestre 2012, oltre all'attuazione di alcuni specifici interventi finalizzati a migliorare la fruibilità di alcune Linee in funzione di specifiche esigenze (es. prolungamento agli Istituti di Nichelino di alcune corse della Linea 48, modifica del percorso in Pianezza della Linea 37, prolungamento in Strada antica di Collegno della Linea 65, instradamento in Via Roma della Linea Star2, prolungamento in Rivalta della Linea 2R, etc.), è proseguito il lavoro di definizione delle proposte esecutive nel quadro generale definito dal Piano sopra richiamato, tra le quali si ricordano in particolare:

- il Documento "Ipotesi di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alla Zona Ovest dell'Area Metropolitana (Collegno, Grugliasco, Rivoli)", predisposto congiuntamente da GTT e Agenzia e contenente molteplici proposte esecutive di riorganizzazione dei Servizi afferenti a tale Area Metropolitana, da alcuni mesi oggetto di approfondimento con le Amministrazioni interessate al fine di individuare la soluzione più sostenibile dal punto di vista finanziario e territoriale;
- il Documento "Proposta di industrializzazione del processo di gerarchizzazione e razionalizzazione delle frequenze – Servizio diurno e serale", in corso di approfondimento con la Città di Torino, che prevede una "standardizzazione" anche nell'ottica del cadenzamento degli intervalli di transito in fermata delle Linee urbane e suburbane in funzione della classificazione delle singole Linee e del loro effettivo utilizzo da parte dell'Utenza, nonché un ridisegno complessivo della Rete di trasporto serale (indicativamente dalla ore 21) finalizzata a ridurre il numero complessivo delle Linee in Servizio potenziando opportunamente i passaggi di quelle rimanenti garantendo, a fronte di un lieve aumento delle distanze medie pedonali per accedere al servizio, una diffusa copertura territoriale e tempi di viaggio confrontabili (a volte anche inferiori) con quelli attuali, tenuto conto altresì dell'effettiva frequentazione in tali orari.

Sono a breve previsti ulteriori incontri congiunti con la Società concessionaria e le Amministrazioni interessate per individuare gli interventi di riorganizzazione dei Servizi di TPL afferenti alle altre zone dell'Area Metropolitana (in particolare, Zona Nord e Zona Sud) necessari per adeguare il Servizio alle ridotte risorse disponibili.

Nella medesima ottica di razionalizzazione dei Servizi esistenti, tra gli interventi attuati nel corso del primo semestre 2012, si ricordano inoltre:

- la soppressione della Linea urbana 31 Navetta, attuata a seguito della chiusura definitiva della casa di cura "Villa Cristina" e degli esiti delle rilevazioni di carico effettuate dalla Società concessionaria;
- l'estensione estiva alla pressoché totalità dei Comuni dell'Area Metropolitana del Servizio Notturmo "NightBuster", in analogia con quanto già attuato negli anni passati;
- l'istituzione di Servizi speciali integrativi, in occasione di manifestazioni ed eventi di specifico interesse per la Città (es. 22 aprile, giornata conclusiva della celebrazione del 66° Anniversario della Liberazione; 1° maggio, serata conclusiva della manifestazione "Torino Jazz Festival"; 9 giugno, Navetta "35Notte" dedicata agli studenti partecipanti ai festeggiamenti del fine anno scolastico).

### 2.3.3.2. Servizio di TPL extraurbano conferito dalla Provincia di Torino

Nel quadro di riduzione di risorse sopra richiamato, l'Agenzia ha predisposto uno specifico "Programma di riorganizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia", finalizzato ad una razionalizzazione dei Servizi di TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia, tale da trovare opportuna collocazione nel mutato quadro economico-finanziario, mirando ad una riorganizzazione della distribuzione dei Servizi sul Territorio interessato e a una riduzione complessiva della produzione annua.

Tale Programma è stato illustrato e condiviso nell'ambito di una serie di incontri dedicati con tutte le Amministrazioni interessate.

Sono attualmente in corso con le Società concessionarie interessate e, in particolare, con il Consorzio Extra.TO, aggiudicatario della Gara per l'assegnazione del nuovo Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano, gli approfondimenti tecnici necessari a definire le modalità e i tempi di attuazione degli interventi previsti dal suddetto Programma, o di altri eventuali interventi rispondenti ai criteri generali individuati e finalizzati al ridimensionamento della rete di servizi sulla base delle ridotte risorse disponibili.

Così come avvenuto nel corso degli anni precedenti, anche nel primo semestre 2012, oltre al proseguimento del monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), prosegue con regolarità l'individuazione e l'attuazione delle soluzioni più condivise e sostenibili per far fronte alle continue e crescenti richieste di implementazione del Servizio che pervengono in Agenzia dalle Amministrazioni presenti nell'area, seppur in un quadro di risorse economiche decrescenti quale quello sopra ricordato, o al fine di razionalizzare i Servizi alla luce delle effettive esigenze di mobilità registrate.

In particolare, in tale ambito, è stata data attuazione ai seguenti provvedimenti:

- dal 12 febbraio: soppressione di alcune corse festive dell'Autolinea 432 (Volvera-Orbassano-Rivalta-Rivoli-Alpignano), sulla tratta "Orbassano-Rivoli", in relazione all'effettivo utilizzo da parte dell'Utenza (numero di passeggeri registrato scarsamente significativo, essendo effettuate su percorsi limitati od in orari sostanzialmente sovrapposti ad altre corse dell'Autolinea);
- dal 1° aprile; modifica del Programma d'Esercizio del percorso 87 dell'Autolinea 246 (Collegno/Fermi – IKEA – Zona Industriale/Commerciale PIP di Collegno), con adozione del nuovo percorso e fermata fronte punto vendita "IKEA" di Collegno/Viale Svezia e revisione complessiva della frequenza e del cadenzamento orario delle corse pianificate (1 corsa ogni 45' ca. nei giorni feriali dal lunedì al sabato e 1 corsa ogni 60' ca. nei Festivi);
- dal 2 maggio: istituzione di un nuovo Servizio sperimentale (fino al 31 dicembre 2012) nell'ambito dell'Autolinea 165 (Torino-Ciriè), con adozione di nuove corse sulla tratta "Caselle Aeroporto – Zona Industriale di Ciriè Sud", a beneficio delle maestranze ivi afferenti;

dal 14 maggio: ampliamento dell'offerta del Servizio a chiamata "MeBUS" nell'Area Metropolitana Nord-Est, con estensione dell'ambito territoriale di esercizio al Comune di Rivoli ed utilizzo delle fermate di Piazza Martiri e Ospedale di Rivoli Cap (Ospedale di Rivoli - Fermata GTT n.3494).

### 2.3.3.3. Contratti ferroviari

La Regione ha comunicato agli Enti soggetti di delega la necessità per il triennio 2012-2014 di un'ulteriore riduzione della spesa pari al 5% nel 2012 e, nel 2013 del 5% per i servizi gomma e del 10% per i servizi ferroviari; per la copertura degli oneri finanziari derivanti dai Contratti di servizio ferroviario, pari a all'importo di 64.069.406,42 euro, ne deriva che la riduzione del 5 % delle risorse è pari a 3.203.470,32 euro.

In sede di approvazione del Bilancio preventivo 2012-2014, avvenuto in data 21/12/2011, l'Agenzia per la Mobilità ha dato attuazione alle indicazioni fornite da codesta Regione prevedendo una riduzione dei trasferimenti di risorse pari al 5% per l'annualità 2012.

I trasferimenti previsti per il 2012 dalla Regione Piemonte sono stati stimati in 60.865.936,10 euro; a questa somma andranno aggiunte la stima delle risorse necessarie a compensare i due treni della linea Torino – Pinerolo (treni 10216 e 10157) che, a far data dal 12 dicembre 2011 sono transitati dal Contratto di Servizio Regione – Trenitalia al Contratto di Servizio Agenzia – Trenitalia nonché la quota di 431.981,50 euro che la Regione ha destinato all'Agenzia con la della D.G.R. 19 – 3042 del 5/12/2011 (oggetto: trasferimento del servizio ferroviario sostitutivo effettuato mediante autobus, dal contratto di servizio Regione – Trenitalia nell'ambito dei servizi minimi provinciali).

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

Sono stati quindi concerati con gli esercenti i seguenti provvedimenti di riduzione della spesa :

#### **1. Contratto per i servizi ferroviari svolti da GTT**

A far data dal 1 giugno 2012 sono stati avviati i seguenti provvedimenti sperimentali:

- ☐ nella tratta Rivarolo – Pont C.se soppressione di due treni in orario di morbida, soppressione del servizio ferroviario nelle giornate festive, nel pomeriggio del sabato e nel mese di agosto;
- ☐ nella tratta Torino – Germagnano soppressione dell'ultimo servizio della sera;
- ☐ nella tratta Germagnano – Ceres, considerando le peculiarità turistiche della valle, soppressione del servizio ferroviario nelle giornate festive con eccezione dei treni del mattino e del tardo pomeriggio, soppressione del servizio ferroviario nel pomeriggio del sabato e nel mese di agosto.

Sono state diminuite del 5 % le compensazioni per le agevolazioni tariffarie per particolari categorie di utenti.

E' stata proporzionalmente ridotta la spesa per funzioni delegate ai sensi dell'art. 26 comma 3 L.R. 1/2000.

E' ancora allo studio la riorganizzazione dei servizi automobilistici sostitutivi da trasferire alla Provincia di Torino analogamente a quanto già realizzato con il contratto di Trenitalia, al fine di ottenere una ulteriore riduzione di risorse.

#### **2. Contratto di servizio per i servizi ferroviari svolti da Trenitalia**

A far data da 10 giugno 2012 sono stati avviati i seguenti provvedimenti sperimentali

- ☐ linea Torino – Pinerolo – Torre Pellice
  - o Soppressione di una coppia di treni Pinerolo – Lingotto,
  - o Riduzione del servizio al sabato sulla relazione Torino – Pinerolo,
  - o Soppressione completa del servizio ferroviario sulla relazione Pinerolo – Torre Pellice (mobilità garantita con un programma di autobus).
- ☐ linea Torino Lingotto – Chivasso (linea Torino-Novara-Milano)
  - o Riduzione e ridistribuzione del servizio al Sabato e festivi dei servizi Lingotto – Chivasso.

- Carmagnola – Bra (linea Torino – Bra)
  - o Soppressione pomeridiana corse Bra – Carmagnola (mobilità garantita con programma di autobus).

E' stata proporzionalmente ridotta la spesa per funzioni delegate ai sensi dell'art. 26 comma 3 L.R. 1/2000.

A seguito dei provvedimenti sopra elencati finalizzati a contenere la spesa per i servizi ferroviari, l'Agenzia prevede i seguenti fabbisogni economici:

- 431.981,50 euro che la Regione ha destinato all'Agenzia con la D.G.R. 19 – 3042 del 5/12/2011 (oggetto: trasferimento del servizio ferroviario sostitutivo effettuato mediante autobus, dal contratto di servizio Regione – Trenitalia nell'ambito dei servizi minimi provinciali);
- 22.306.625,02 euro per il CdS con GTT SpA (somma ancora inclusiva degli autobus sostitutivi da trasferire alla provincia e delle risorse di funzionamento);
- 39.529.267,84 euro per il CdS con Trenitalia SpA, nell'ipotesi in cui il totale catalogo per i servizi programmati per il 2012 sia :
  - pari al catalogo 2011 incrementato, come da contratto, dell'1,5%;
  - inclusivo delle risorse finanziarie da trasferire alle Province per la gestione dei servizi sostitutivi;
  - già ridotto dei servizi programmati a partire dal 10/06/2012, calcolati dall'Agenzia sul catalogo 2011, incrementato dell'1,5%, comprensivo di pedaggio ed Iva;
  - già inclusivo dei programmi di autobus per garantire la mobilità degli utenti a dispetto della riduzione di servizio ferroviario;
  - al netto della sperimentazione del potenziamento del servizio in Valle Susa che, come da contratto, è posta a carico Trenitalia;
  - al netto dei ricavi da traffico 2012 stimati con un incremento del 10 % rispetto ai ricavi da traffico 2011 (effetto manovra tariffaria);
  - al lordo di riduzioni dei ricavi da traffico che Trenitalia potrebbe portare in detrazione per servizi soppressi;
  - al netto delle risorse che nel catalogo 2011 erano state poste a carico dello Stato, e mantenute invariate pari a 10.656.330,14 euro.

Il fabbisogno complessivo risulta quindi pari a 61.835.892,87 euro, superiore di 969.956,77 euro rispetto all'attuazione dei provvedimenti finanziari comunicati dall'Assessorato regionale, somma che però si riduce a 670.353,91 euro considerando le risorse economiche da aggiungere per i due treni della linea Torino – Pinerolo la cui gestione è transitata dal CdS Regione al Contratto Agenzia.

A detto fabbisogno sono da aggiungere 431.981,50 euro che la Regione ha destinato all'Agenzia per il 2012 con la della D.G.R. 19 – 3042 del 5/12/2011.

La situazione finanziaria è sintetizzata nella tabella seguente:

TRASFERIMENTI REGIONALI 2011	€ 64.069.406,42
RIDUZIONE 5% X 2012	€ 3.203.470,32
<b>TRASFERIMENTI REGIONALI 2012</b>	<b>€ 60.865.936,10</b>
<b>risorse D.G.R. 19 - 3042 del 5/12/2011</b>	<b>€ 431.981,50</b>
FABBISOGNO GTT dopo efficientamento	€ 22.306.625,02
FABBISOGNO TRENITALIA dopo efficientamento	€ 39.529.267,84
totale fabbisogno	€ 61.835.892,86
DELTA rispetto ai trasferimenti regionali	€ <b>969.956,76</b>
2 TRENI TORINO - PINEROLO nel CDS Agenzia-Trenitalia	-€ 299.602,86
delta netto	€ <b>670.353,90</b>

Per le risorse ancora da recuperare, complessivamente pari a 670.353,91 euro, l'Agenzia ha avviato una serie di razionalizzazioni del servizio sostitutivo allo stato gestito da GTT e, nel contempo, ha chiesto alla medesima Impresa di ottimizzare le spese per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Tuttavia è opportuno evidenziare che, in data 17/02/2012, l'Agenzia ha ricevuto da Trenitalia il seguente preventivo:

<b>CATALOGO</b>	€ 70.857.147,63
RICAVI	-€ 11.143.904
<i>Sperimentazione 2012 Cad. Torino-Modane</i>	-€ 8.700.000
RISORSE DA STATO	0,00
SUBTOTALE_1	€ 51.013.243,88
IVA	€ 5.101.324,39
SUBTOTALE_2	€ 56.114.568,27
<i>efficientamento servizio ferroviario dal 10/06/2012</i>	-€ 2.158.236,50
<b>SUBTOTALE_3</b>	<b>€ 53.956.331,77</b>
<b>autoservizi sostitutivi</b>	<b>€ 1.697.800,09</b>
<b>risorse D.G.R. 19 - 3042 del 5/12/2011</b>	<b>€ 431.981,50</b>
<b>FUNZIONI DELEGATE</b>	<b>€ 841.195,82</b>
<b>SUBTOTALE_4</b>	<b>€ 56.927.309,17</b>

Il preventivo è pari a 56.114.568,27 euro (rif. SUBTOTALE\_2 nella tabella precedente) a cui sono da detrarre 2.158.236,50 euro per le riduzioni del servizio avviate dal 10 giugno 2012 (al lordo di riduzioni dei ricavi da traffico che Trenitalia potrebbe portare in detrazione per servizi soppressi) e sono da aggiungere 1.697.800,09 euro più 431.981,50 euro (assegnate all'Agenzia con la D.G.R. 19 – 3042 del 5/12/2011) da trasferire alle Province per la gestione dei servizi sostitutivi nonché 841.195,82 euro per la delega di funzioni.

Nello specifico dei valori esposti :

- il Catalogo è stato incrementato da Trenitalia in maniera difforme rispetto a quanto previsto dal CdS per le singole fattispecie: pedaggio, prezzi base, servizi accessori al trasporto;

- il potenziamento del servizio in Valle di Susa risulta pari a 14.018.191,07 euro, tuttavia Trenitalia pone a proprio carico esclusivamente la somma di 8,7 Meuro;
- mancano le risorse trasferite direttamente dallo Stato e, di conseguenza, anche l'imposta sul valore aggiunto si incrementa sensibilmente rispetto all'imposta versata nel 2011.

Allo stato l'Agenzia ha in corso una verifica dei valori a preventivo con Trenitalia.

Quindi, sulla base delle richieste della Società, l'Agenzia ha presentato alla Regione un fabbisogno di risorse pari a 46.270.979,03 euro (per i servizi ferroviari, i servizi accessori al trasporto e i servizi sostitutivi) a cui aggiungere 10.656.330,14 euro che lo Stato ha trasferito direttamente a Trenitalia fino al 2011.

In tal caso le risorse mancanti rispetto alle risorse in disponibilità dell'Agenzia, pari ai trasferimenti 2011 ridotti del 5%, ammonterebbero a 7.363.842,75 euro a cui aggiungere 10.656.330,14 euro da Stato.

Rispetto a questa situazione si sta contrattando con la Regione Piemonte la natura delle risorse da trasferire a Trenitalia, considerato che lo sviluppo del preventivo 2012 per il Contratto Agenzia – Trenitalia e per il Contratto Regione – Trenitalia segue logiche differenti.

Infatti dall'analisi della seguente tabella in cui si è fatto il raffronto 2012 su 2011 del preventivo Trenitalia:

	CDS AGENZIA			CDS REGIONE		
	PREVENTIVO 2012	PREVENTIVO 2011	DELTA	PREVENTIVO 2012	PREVENTIVO 2011	DELTA
PEDAGGIO	9.415.569,00	7.398.632,03	27,26%	43.120.829,11	41.909.515,88	2,89%
TRENI	57.561.484,59	42.752.818,97	34,64%	206.764.868,90	201.917.198,60	2,40%
AUTOBUS	0,00	1.520.644,95		531.542,58	4.970.933,35	
SERVIZI	3.880.094,04	3.678.682,82	5,48%	10.323.665,02	10.182.675,58	1,38%
<b>SUBTOTALE_1</b>	<b>70.857.147,63</b>	<b>55.350.778,77</b>		<b>260.740.905,61</b>	<b>258.980.323,41</b>	
RICAVI	11.143.903,75	8.267.711,36	34,79%	75.856.096,25	70.032.620,13	8,32%
<b>CORRISPETTIVI</b>	<b>59.713.243,88</b>	<b>47.083.067,41</b>	26,83%	<b>184.884.809,36</b>	<b>188.947.703,28</b>	-2,15%
RISORSE DA STATO		10.656.330,14			42.764.611,89	
<b>SUBTOTALE_2</b>	<b>59.713.243,88</b>	<b>36.426.737,27</b>		<b>184.884.809,36</b>	<b>146.183.091,39</b>	
SPERIMEN MODANE	8.700.000,00					
<b>SUBTOTALE_3</b>	<b>51.013.243,88</b>	<b>36.426.737,27</b>		<b>184.884.809,36</b>	<b>146.183.091,39</b>	
IVA	5.101.324,39	3.642.673,73		18.488.480,94	14.618.309,14	
<b>SUBTOTALE_4</b>	<b>56.114.568,27</b>	<b>40.069.411,00</b>		<b>203.373.290,29</b>	<b>160.801.400,53</b>	
con RISORSE STATO	44.392.605,12	40.069.411,00	10,79%	156.332.217,22	160.801.400,53	-2,78%

risulta che lo scostamento 2012/2011 del preventivo per l'Agenzia è pari al 10,79% e l'analogo scostamento per la Regione è pari a – 2,78%.

Di fatto, fermo restando il trasferimento di risorse aggiuntive da Stato, lo scostamento in valore assoluto fra il preventivo Agenzia ed il preventivo Regione ha lo stesso ordine di grandezza (ca 4,5 M€). In tal caso sarebbe sufficiente un riequilibrio fra le risorse destinate ai due Contratti per soddisfare le aspettative di Trenitalia, mantenendo invariato il montante complessivo del 2012 rispetto al 2011.

Detto montante inoltre è destinato a scendere in ogni caso sulla base dei provvedimenti sperimentali in materia di esercizio ferroviario che sia l'Agenzia sia la Regione hanno messo in campo a far data dal mese di giugno 2012.

### **2.3.4. Servizio ferroviario metropolitano**

#### **2.3.4.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio**

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

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

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

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

- Mantenere un tavolo di lavoro permanente con la Regione e calendarizzare specifici incontri per la scelta e la condivisione dei servizi regionali da associare alle linee di FM.
- Mantenere un tavolo di lavoro permanente con la Regione e RFI e calendarizzare specifici incontri per l'individuazione degli interventi ed il controllo della loro realizzazione; per la definizione delle specifiche da adottare per la realizzazione di un orario sostenibile.
- Continuare a raccogliere e catalogare tutte le istanze, reclami e suggerimenti pervenuti per stilare una obiettiva scaletta delle priorità da tenere in conto nella progettazione dell'orario.
- Aggiornare la nuova mappa delle polarità presenti nelle aree servite dal SFM in cui sono stati individuati per ciascuna linea, nelle aree esterne al Nodo di Torino, scuole secondarie, ospedali, ASL, e altri particolari attrattori di traffico.
- Aggiornare ed individuare, su ogni linea del SFM, ulteriori migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio.

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

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

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

La riprogrammazione del servizio è indispensabile in vista della prossima apertura del passante ferroviario. Per questa scadenza è importante coordinare una strategia di



programmazione del servizio regionale per non rischiare di avere una infrastruttura più efficiente ma un orario che non riesca a sfruttarla pienamente.

#### 2.3.4.2. Progetto TRIA

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

Tra i temi oggetto dello studio, si possono citare:

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

Due sono i periodi di riferimento del progetto

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

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

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

Nella prima parte del 2012 l'Agenzia ha organizzato diversi colloqui e un incontro plenario tra i partner (a Oulx, il 23 maggio) per coordinare l'inizio delle attività di progetto. In quanto capofila ha inoltre curato i rapporti con l'autorità di gestione e le scadenze amministrative che riguardano il progetto stesso.

Ha inoltre iniziato le proprie attività di progetto, nel dettaglio:

- sono stati analizzati gli interventi immediatamente realizzabili, con particolare riferimento al cadenzamento dei servizi della linea Torino-Modane e al coordinamento dei servizi bus extraurbani



## Presentazione interventi immediati

- si è avviata l'analisi della situazione attuale, attraverso la realizzazione di alcune mappe tematiche e la raccolta di dati dai vari partner. In questa prima fase sono state realizzate delle prime mappe relative alle linee di trasporto pubblico e ai principali macro-attrattori della mobilità.



## Analisi situazione attuale



**Figura 22 - Mappa dei principali attrattori (turismo invernale)**

- si è avviata la redazione dei capitolato di gara per la realizzazione dello studio per la tariffazione integrata



Il 6 luglio 2012 si è svolto a Oulx il primo appuntamento pubblico del progetto, a cui sono stati invitati amministratori e stakeholder del territorio (imprese di trasporto, operatori culturali ecc.). durante l'incontro sono state presentate le finalità del progetto e i diversi partner hanno illustrato delle relazioni inerenti i temi del progetto.



Presentazione al Seminario di Avvio del progetto TRIA (Oulx 23 maggio 2012)

#### 2.3.4.3. Integrazione ferro-gomma

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

Dalle analisi effettuate sui servizi esistenti nonché da varie ipotesi di lavoro, si è già riscontrato come possano essere utilmente ridisegnati molti dei servizi afferenti alle stazioni ferroviarie.

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

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

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il

miglioramento della comunicazione ed informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

In particolare con la realizzazione delle prime linee di FM ed in presenza di orari ferroviari cadenzati che si ripetono su tutta l'arco della giornata sarà possibile realizzare al meglio l'interscambio con i servizi di autobus che a loro volta potranno essere cadenzati e coordinati con un efficientamento delle coincidenze nei punti di interscambio.

### Efficientamenti relativi ai contratti gestiti dall'Agenzia

Al fine di ridurre la spesa dei servizi di trasporto pubblico locale, come da disposizioni dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte, l'Agenzia ha predisposto uno studio di efficientamento e razionalizzazione dei servizi ferroviari secondo i seguenti criteri:

- eliminazione dei servizi con minore utenza
- presenza di servizi alternativi
- effettivi risparmi attuabili sul contratto di servizio

Sulla base dei suddetti criteri sono stati individuati i seguenti provvedimenti:

- sospensione del servizio sulle linee isolate e a scarso traffico
- riduzione dei servizi il sabato e nei giorni festivi
- sospensione dei servizi con scarso traffico e con valide alternative di viaggio

Contratto di Servizio 2011-2016

Annualità 2012-07-13 EFFICIENTAMENTI RELATIVI  
AI CONTRATTI GESTITI DALL'AGENZIA

30 maggio 2012



AGENZIA MOBILITÀ METROPOLITANA TORINO		AGENZIA MOBILITÀ METROPOLITANA TORINO
Contratto di Servizio 2011-2016		
Annualità 2012-2013		
INTERVENTI DI REVISIONE DEI SERVIZI RELATIVI AI CONTRATTI GESTITI DALL'AGENZIA		
30.5.2012		
INTRODUZIONE.....	3	
PAGE 1: RIORGANIZZAZIONE DEI CONTRATTI AGENZIA .....	7	
PAGE 2: RIORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI .....	8	
ALLEGATO A: Interventi su contratto Trenitalia .....	9	
P1001: Linea Torino-Pinerolo - Soppressione e sezione Pinerolo-Lingotto .....	9	
P1002: Linea Torino-Pinerolo - Riduzione servizi il sabato .....	10	
P1003: Linea Torino-Torino In-Bus - Sostituzione del servizio ferroviario con servizio autobus .....	10	
B1004: Linea Torino-Ba - Soppressione pomeridiana corsa Ba-Casale .....	11	
ALLEGATO A2: Ulteriori interventi su contratto Trenitalia non attivati .....	14	
C1001: Linea Torino-Chivasso - Soppressione servizio il mattino Chivasso-Lingotto .....	14	
A1002: Linea Torino-Arona - Riduzione servizio Chivasso-Torino .....	14	
ALLEGATO B: Interventi su contratto GTT .....	15	
ALLEGATO C: Riorganizzazione dei servizi .....	16	
Sistema Ferrovie Interurbane SFIR .....	16	
Sistema Ferrovie Regionali FR .....	16	

### 2.3.5. Osservazione dei servizi

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

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

- proseguire col supporto tecnico al sistema di monitoraggio OTX, continuare a verificare gli indici di funzionamento del Sistema di Monitoraggio, procedere nell'avanzamento installazione sistema OTX, procedere nell'osservazione estesa all'intera flotta con la validazione dei percorsi linee TPL extraurbano in concessione all'Agenzia per la fase 3;
- proseguire con l'automatizzare il processo di acquisizione ed inserimento dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF (secondo disponibilità PIC-RIACE);
- estendere il servizio di monitoraggio automatico ai servizi ferroviari inseriti nel Contratto di Servizio con GTT;
- proseguire col valutare la fattibilità per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTUS.

#### 2.3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

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

Si riporta, a titolo di esempio, l'ultimo report prodotto con i dati fino a tutto il mese di maggio 2012. La serie completa dei rapporti viene regolarmente aggiornata sul sito internet dell'Agenzia <http://www.mtm.torino.it>.

#### SERVIZI FERROVIARI

Report puntualità e affidabilità

Maggio 2012



#### 2.3.5.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Nel primo semestre 2012 si è proseguita la ricezione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità con GTT) e la loro elaborazione.

Nel nuovo contratto di servizio in fase di stipula con GTT 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. Parallelamente si sta lavorando con il consorzio 5T per l'accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica.

#### 2.3.5.3. Osservazione del servizio extraurbano

Il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), avviato nel 2005 in accordo con la Provincia di Torino e completato nel 2010 con l'estensione dell'implementazione a tutti i Vettori che operano nell'ambito del Contratto di Servizio del TPL extraurbano di competenza dell'Agenzia, ha portato nel corso del primo semestre 2012 allo svolgimento delle seguenti attività

### A. Verifica del Servizio

Sulla base dei dati quotidianamente messi a disposizione da OTX (mediante la funzione "Storico Esercizio" ed altre funzioni correlate), il personale dell'Agenzia ha provveduto a monitorare lo svolgimento dei Servizi interessati (corse di Linea), sia alla luce di specifiche segnalazioni ricevute (verifica dell'effettivo svolgimento e delle relative caratteristiche qualitative), sia al fine di valutare l'opportunità e le modalità di autorizzazione delle modifiche dei Programmi di Esercizio vigenti.

### B. Sviluppo ed implementazione del "Cruscotto OTX"

Ai fini di consuntivare e poter analizzare i risultati dei monitoraggi del Servizio di TPL effettuati da OTX, l'Agenzia ha definito uno specifico sistema di controllo denominato "Cruscotto OTX", che restituisce risultati periodici (con frequenza settimanale e mensile) relativi ai seguenti indici di prestazione del Servizio:

- Servizio effettivamente monitorato (corse complete);
- differenze di percorrenze tra percorsi effettivi e percorsi previsti da PEA (report per Linea)
- velocità commerciale media (report per Linea)
- puntualità del Servizio in termini di ritardo e anticipo in fermata (report per Linea e aggregato).

Ciascun Report viene utilizzato dall'Agenzia per ulteriori successivi approfondimenti, con l'eventuale coinvolgimento del Vettore interessato al fine di adeguare la prestazione del Servizio con quanto programmato/atteso (es. correzione orari, modifica percorsi, valutazione deviazioni temporanee).

### C. Nuovo Contratto di Manutenzione del Sistema OTX

A partire da gennaio 2012, si è avviato il nuovo Contratto di Manutenzione del Sistema, che prevede un maggiore e più incisivo coinvolgimento dell'Agenzia nell'ambito delle attività gestite dalla Società fornitrice del Sistema in merito al monitoraggio dei veicoli soggetti ad interventi di manutenzione ("manutenzione ordinaria"). Allo scopo è stata definita una specifica reportistica periodica (con frequenza mensile) dello stato di avanzamento degli interventi, finalizzata ad individuare ed analizzare statisticamente i tempi di intervento/risoluzione dei malfunzionamenti e la casistica ad essi associata.

Il nuovo Contratto prevede anche:

- un'attività di "manutenzione straordinaria", consistente nella progressiva sostituzione dei 161 apparati di bordo OTX di competenza dell'Agenzia con sistemi nuovi tecnologicamente avanzati; nel corso del primo semestre 2012 sono state definite e condivise le caratteristiche di progettazione esecutiva dei nuovi apparati e si è avviata la fase di sostituzione;
- un'attività di "manutenzione evolutiva" del Sistema, volta ad espandere le funzionalità di OTX ed ad evolverne il livello di servizio, con particolare riferimento all'implementazione di funzioni avanzate riguardanti l'integrazione con il Sistema BIP (Bigliettazione integrata Piemonte) attualmente in fase di sviluppo.

Al fine di monitorare l'operatività del suddetto Contratto è stato costituito un apposito Gruppo di Lavoro OTX, i cui incontri periodici sono dedicati di volta in volta a condividere l'avanzamento delle attività, risolvere le criticità manifestate e verificare il rispetto dei vincoli definiti e dei risultati attesi.

### 2.3.6. Il sistema tariffario

#### 2.3.6.1. Manovra tariffaria 2012

Con Deliberazione n. 36 - 2943 del 28/11/2011 la Regione Piemonte ha approvato un adeguamento tariffario a far data dal 1 gennaio 2012. Esso riguarda le tariffe extraurbane, ferroviarie e gli abbonamenti Formula. Tale aumento non ha comportato una variazione sostanziale della struttura del sistema tariffario né ha previsto l'introduzione di diverse tipologie di titoli di viaggio.

Con Deliberazione 2011 07609/119 del 27 dicembre 2011 il Consiglio Comunale di Torino ha approvato l'adeguamento tariffario a far data dal 1 febbraio 2012 per i titoli di viaggio di propria competenza. In questo caso vi sono state diverse novità per quanto riguarda la gamma di biglietti e abbonamenti offerti.

#### Biglietti a tempo

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Biglietto urbano	€ 1,00 (70 min più seconda timbratura)	€ 1,50 (90 min)
Biglietto suburbano	€ 1,00 (70 min)	€ 1,30 (90 min)
Biglietto urbano + suburbano	€ 1,50 (70 min)	€ 1,70 (90 min)

#### Carnet pluricorse:

Novità: Sono stati aboliti i carnet da 15 corse differenziati per la zona U (Torino), per la zona A (cintura) e per l'intera area U+A. Al loro posto sono stati introdotti due nuovi tipi di carnet: da 5 e da 15 corse, entrambi validi nell'intera area U+A.

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Carnet 15 corse urbano	€ 0,90 (a corsa)	Soppresso
Carnet 15 corse suburbano	€ 0,90 (a corsa)	Soppresso
Carnet 15 corse urbano + suburbano	€ 1,40 (a corsa)	€ 1,17 (a corsa)
Carnet 5 corse urbano + suburbano	Non presente	€ 1,30 (a corsa)

#### Biglietti giornalieri e plurigiornalieri

Novità: Il giornaliero, prima valido solo nella zona U, è stato ora esteso alle zone U+A. Sono stati introdotti i biglietti da 2 e 3 giorni, con validità nell'area urbana e suburbana (zone U + A). Per tutti la validità è misurata in ore a partire dalla timbratura.

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Shopping	€ 2,00	€ 3,00
Biglietto giornaliero	€ 3,50	€ 5,00 (valido su zone U+A)
Biglietto 2 giorni	Non presente	€ 7,50 (valido su zone U+A)

Biglietto 3 giorni	Non presente	€ 10,00 (valido su zone U+A)
--------------------	--------------	------------------------------

Abbonamenti settimanali, mensili e annuali

Con la manovra tariffaria 2012 sono stati aboliti gli abbonamenti impersonali.

Per quanto riguarda gli abbonamenti urbani ordinari, si evidenzia quanto segue:

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Settimanale urbano	€ 9,50	€ 12,00
Mensile urbano	€ 32,00	€ 38,00
Annuale urbano	€ 290,00	€ 310,00

Abbonamenti urbani con riduzioni

La principale variazione riguarda i requisiti per fruire degli abbonamenti *senior*: l'età minima è stata innalzata da 60 a 65 anni ed è stato introdotto un limite di reddito massimo a € 36.151,98.

Mensili e semestrali

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Mensile studenti rete urbana	€ 18,00	€ 21,00
Mensile studenti urbano + suburbano	€ 32,00	€ 32,00
Mensile 65+	€ 18,00	€ 20,00
Mensile 65+ dopo le ore 9.00	€ 15,00	€ 17,00
Mensile disabili (50%) rete urbana	€ 16,00	€ 16,00
Mensile disabili (35%) rete urbana	€ 21,00	€ 21,00
Semestrale Disoccupati	(trimestrale, stesso importo)	€ 18,00

Annuali

	Fino al 31 gennaio 2012	Dal 1 febbraio 2012
Plurimensile studenti rete urbana	€ 170,00	€ 185,00
Plurimensile studenti rete urbana e suburbana	€ 286,00	€ 286,00
Annuale studenti rete urbana	€ 194,00	€ 194,00
Annuale studenti rete urbana e suburbana	€ 325,00	€ 325,00
Annuale 65 +	€ 145,00	€ 155,00
Annuale 65 + dopo le ore 9.00	€ 130,00	€ 140,00



## **2.4. Amministrazione del sistema di TPL**

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

### ***2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari***

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

Il Programma Triennale 2012-2014 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve nel quale il Passante ferroviario di Torino passa per il punto di maggiore vincolo produttivo creato dal completamento del quadruplicamento sotterraneo e dai lavori di realizzazione delle nuove stazioni di Porta Susa e Rebaudengo.

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

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

### ***2.4.2. La gestione dei contratti gomma***

Per quanto riguarda i contratti gomma relativi ai servizi urbani ed extraurbani di competenza dell'Agenzia si rimanda a quanto già descritto nel paragrafo 2.3.3 Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.

### ***2.4.3. La promozione del trasporto pubblico***

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

La programmazione dei servizi quali "Night-buster", "13 Linea più" e "Dora-Fly", è stata accompagnata da specifici messaggi comunicativi che hanno esaltato l'innovazione prodotta all'interno della rete urbana.

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

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

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

Nel triennio 2011-2013 si proseguirà con attività analoghe focalizzando l'attenzione sulle iniziative che propongono l'integrazione fra i servizi ferroviari ed automobilistici e a forme di co-modalità con mezzi non motorizzati.

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

#### 2.4.3.1. Comunicazione dell'Agenzia

Nel primo semestre 2012 l'Agenzia ha organizzato, coordinato o preso parte a eventi, convegni e fiere. Di seguito si elencano le principali iniziative.

La FM2 e le problematiche della zona Sud

Palazzina di Caccia di Stupinigi

1 marzo 2012



Convegno "Diamo luce al Movicentro e al..." -Alpignano

30 marzo 2012



"Servizio estivo e nuovo spot Nightbuster" presentazione presso Comune di Torino – Sala Colonne

10 aprile 2012



“Il Passante Ferroviario di Torino e il Sistema Ferroviario Metropolitano tra storia e sviluppo....”

Incontro con l'Associazione tra i Consiglieri comunali.

28 maggio 2012



L'Agenzia ha preso parte, a fianco della Città di Torino e congiuntamente a GTT e 5T, alla fiera “Transports Publics 2012 – The European Mobility Exhibition” – Nella foto: Stand della Città di Torino – particolare banchetto Agenzia.

5 – 7 giugno 2012



In occasione della partecipazione dell'Agenzia al salone Transports Publics di Parigi sono state aggiornate tutte le brochure informative dell'Agenzia.

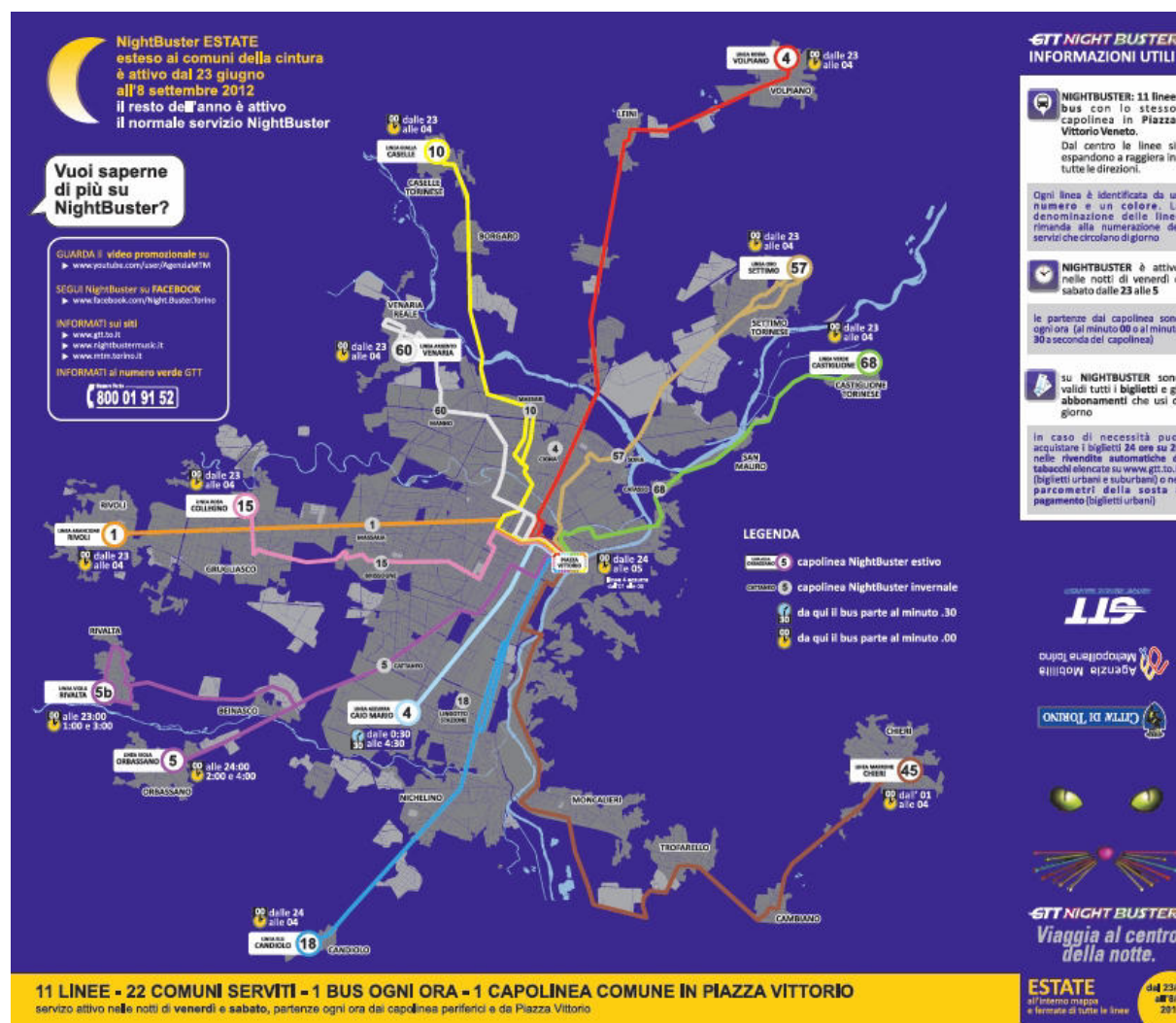


Figura 23 – Le 5 nuove brochure 2012 dell'Agenzia



L'Agenzia ha inoltre partecipato con proprio personale all'evento Hybrid User Forum Bus Section nei Paesi Bassi il 31 maggio.

Con l'approssimarsi dell'estate 2012 è stata prodotta una mappa pieghevole aggiornata del servizio notturno Night Buster con i prolungamenti previsti verso i comuni della cintura.



**Figura 24 - Mappa rete notturna**

## 2.5. La strategia degli investimenti

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

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

regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

A tal proposito, in particolare, il Comune di Torino, con Deliberazione della Giunta n. 07639/119 del 14/10/2005, ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i Responsabili dell'Esercizio e le Società costruttrici - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle Stazioni della Metropolitana e nelle Stazioni Ferroviarie, al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio degli impianti interessati.

In tale ambito, nel corso del 2012 sono proseguite le attività di verifica in occasione delle manutenzioni periodiche degli impianti già entrati in esercizio, in particolare:

- *Linea 1 di Metropolitana* (tratta "Collegno/Fermi – Lingotto"): partecipazione occasionale di personale dell'Agenzia nel corso delle prove semestrali/annuali pianificate dai relativi Responsabili di Esercizio sulle 129 scale mobili e sui 67 ascensori attualmente aperti al pubblico;
- *Ascensore panoramico della Mole Antonelliana*: partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove pianificate dal relativo Responsabile di Esercizio;
- *Linea tranviaria 4* (fermata Stura): partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori in servizio pubblico;
- *Linea Ferroviaria GTT (Torino-Ceres) – Stazione Madonna di Campagna*: partecipazione del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori e 3 scale mobili in servizio pubblico presenti in Stazione;
- *Stazione Lingotto*: partecipazione occasionale di personale dell'Agenzia nel corso delle prove pianificate dal relativo Responsabile di Esercizio sulla scala mobile e sulle 6 piattaforme mobili presenti in Stazione;
- *Stazione Porta Nuova*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 2 ascensori e 2 scale mobili in servizio pubblico presenti in Stazione (collegamento con la Metropolitana);
- *Stazione Porta Susa - sovrappassi*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative agli 11 ascensori, 8 scale mobili e 1 montascale presenti nei sovrappassi della Stazione attualmente aperti al pubblico;
- *Stazione Porta Susa – nuovo fabbricato viaggiatori*: partecipazione occasionale del personale dell'Agenzia alle prove periodiche relative ai 3 ascensori e 5 scale mobili attualmente in servizio pubblico nella parte di fabbricato al momento accessibile.

Infine, in relazione al prossimo completamento ed apertura del nuovo fabbricato viaggiatori della Stazione di Porta Susa, nel primo semestre 2012 sono state avviate le attività di collaudo per l'apertura al pubblico esercizio degli impianti afferenti, corrispondenti a n.14 scale mobili e n.7 ascensori.

### **2.5.2. Piano materiale rotabile ed infrastrutture**

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

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

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale così come specificato nell'Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte.

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

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

Con D.D. n. 307 del 15/12/2011, in attuazione della D.G.R. n. 30-2362 del 22/07/2011, la Regione Piemonte ha destinato a favore delle Società concessionarie di TPL di competenza dell'Agenzia la somma complessiva di Euro 27.827.632,36 per il rinnovo del parco autobus, delle quali Euro 24.494.850,53 a favore di GTT per acquisti urgenti ai sensi della D.G.R. n. 17-12079 del 07/09/2009 ed Euro 3.332.781,83 per investimenti ex novo ai sensi della richiamata D.G.R. n. 30-2362 del 22/07/2011. Come previsto dalla documentazione richiamata l'Agenzia, a seguito di favorevole verifica degli allestimenti dei veicoli acquistati nonché della relativa documentazione tecnica e amministrativa, procederà alla liquidazione dei contributi spettanti ai singoli beneficiari.

Con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.8/2012 del 15/03/2012, tra l'altro e in attuazione della Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008:

- sono stati approvati i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione finalizzato al miglioramento dell'accessibilità delle fermate di TPL relative alle Linee di competenza dell'Agenzia;
- è stata destinata la somma complessiva di Euro 217.000,00 per l'allestimento con pensilina e seduta di una fermata tipo in area centrale di ciascuno dei 31 Comuni esterni consorziati;
- è stata destinata la somma di Euro 103.880,00 alla Città di Torino per il miglioramento dell'accessibilità del Movicentro Stura di Torino;
- è stata approvata una prima proposta di ripartizione delle risorse disponibili ai Comuni che hanno sinora richiesto di aderire al Programma;
- sono stati individuati i requisiti di immagine che dovranno essere posseduti dalla "fermata tipo" da installare in area centrale.

Sulla base delle proposte realizzative che saranno via via presentate dai Beneficiari, si procederà all'erogazione delle rispettive risorse in funzione dell'avanzamento dei lavori.

### ***2.5.3. Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi***

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

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

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

Inoltre l'Agenzia ha sollecitato GTT ad avviare alcune sperimentazioni sui sistemi tecnologici di monitoraggio delle frequentazioni di autobus e tram. GTT a tal fine ha individuato alcune imprese fornitrici di impianti tecnologicamente avanzati che sta sperimentando sulla propria flotta. L'intento è quello, da un lato di verificare la frequentazione dei servizi, dall'altro, in vista dell'introduzione del sistema di bigliettazione elettronica, di verificare costantemente eventuali linee o fasce orarie in cui si noti uno scostamento significativo tra oblitterazioni a bordo dei mezzi e numero di passeggeri presenti. In questa maniera si potrà avere un costante monitoraggio quantificando con ragionevole precisione la percentuale di non paganti a bordo sull'intera rete nonché far programmare all'azienda specifiche iniziative di repressione mirate sulle fasce orarie e sui servizi dove il tasso di evasione rilevato appare particolarmente alto.



## **PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO**

### **3.1. Innovazione gestionale, saperi e formazione**

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

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

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

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

#### ***3.1.2. Programma europeo Leonardo Da Vinci***

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

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

Gli argomenti trattati saranno:

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

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

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

Durante il periodo di formazione sono state confrontate le caratteristiche delle due aree metropolitane (Torino e Varsavia) dal punto di vista istituzionale e della pianificazione dei trasporti con un proficuo scambio di esperienze.

Si riportano alcuni documenti di sintesi che evidenziano le caratteristiche e l'assetto della rete di trasporto di Varsavia, presentati dai tirocinanti durante il periodo trascorso presso l'Agenzia.

Warsaw Public Transport Authority

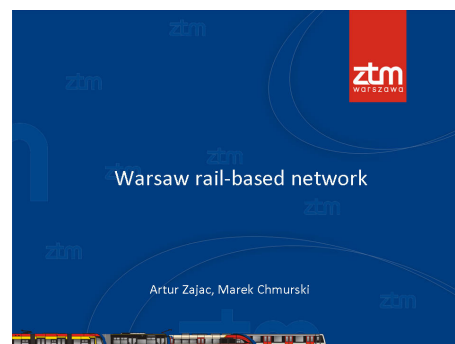
A General Presentation

Marzo 2012



Warsaw rail based network

Marzo 2012



Tendering and contracting with regard to the city transport

Marzo 2012



Night transport system in Warsaw

Marzo 2012



## Warsaw Interchange Hubs

Marzo 2012

**3.1.3. UITP Training Programme**

Nel mese di maggio 2012 l'Agenzia ha ospitato la terza sessione del corso "10th UITP Training Programme for Public Transport Managers" – Public Transport Modes and Operation. Il corso si è svolto dal 13 al 16 maggio e ha previsto, oltre ai momenti formativi in aula, anche alcune visite tecniche alla rete di trasporto dell'area metropolitana (stazioni di Torino Porta Susa, Torino Stura e Grugliasco), Stazione Fermi e PCC della Linea 1 di Metropolitana.

**3.1.4. Corso di formazione EMTA**

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

Sono stati avviati contatti e gli incontri preliminari con la Florence School of Regulation che dovrebbe svolgere il ruolo di partner scientifico dell'iniziativa. Le prime proposte circa i possibili temi del corso sono: marketing del TPL, Obblighi di servizio pubblico negli affidamenti dei servizi e interazione tra usi del suolo e sviluppo dei trasporti. Il corso si dovrebbe articolare in due giornate e la prima sessione dovrebbe essere organizzata a Firenze presso la sede della FSR. Nella seconda parte del 2012 la FSR elaborerà una proposta di dettaglio e l'argomento sarà trattato in sede EMTA per raccogliere ulteriori proposte e suggerimenti.

**3.1.5. Visite di esperti del settore**

In aggiunta alle iniziative sopra citate e a quanto descritto al paragrafo 2.4.3.1 a proposito della comunicazione dell'Agenzia, nel primo semestre 2012 l'Agenzia ha avuto l'occasione di incontrare aziende, ricercatori ed esperti nel settore dei trasporti che hanno manifestato l'interesse di incontrare l'Ente per illustrare l'attività dell'Agenzia su specifiche tematiche.

- 22 febbraio 2012: Seminario con l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, per illustrare l'assetto istituzionale, le competenze e i settori di attività dell'Agenzia.
- 19 giugno: Incontro con Mr Steve Hawkes, Development Executive Arriva plc, UK per illustrare gli studi sul Sistema Ferroviario Metropolitano.

- 25 giugno: Incontro con SiTI e Constance Bodurow Assistant Professor, Program Coordinator, m.U.D. College of Architecture and Design, Southfield, MI U.S.A. sulla pianificazione integrata del territorio e dei trasporti.