

**Agenzia Mobilità
Metropolitana Torino**

Consorzio tra Enti Locali

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

ADUNANZA DEL 19 03 2012

N. 1 dell'ordine del giorno

ALLEGATO 1

RENDICONTO DELLA GESTIONE 2011

RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

MARZO 2012

Indice

PARTE 1.	QUADRO DI RIFERIMENTO.....	5
1.1.	Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo	5
1.1.1.	La procedura per l'affidamento di servizi dell'Area Metropolitana	9
1.2.	La Funzione dell'Agenzia	18
1.3.	Funzionamento dell'Agenzia	18
1.3.1.	Spese per il personale	19
1.3.2.	Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.	22
PARTE 2.	PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2011 E PROGRAMMA TRIENNALE 2011-2013.....	23
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.....	25
2.1.1.	Iniziative per la conoscenza della mobilità.....	25
2.1.2.	Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e la qualità percepita	25
2.1.3.	La frequentazione dei servizi	29
2.1.4.	La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto.....	30
2.1.5.	Le valutazioni di scenario	31
2.2.	Sviluppo di medio e lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino.....	33
2.2.1.	La pianificazione del TPL nell'area metropolitana	33
2.2.2.	Il sistema ferroviario metropolitano	34
2.2.3.	Sistema tranviario	35
2.2.4.	Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi	36
2.2.5.	Risultati attesi	37
2.3.	Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2010-2012	39
2.3.1.	Dal programma triennale 2007-2009 al programma 2010-2012.....	39
2.3.2.	La programmazione del TPL nell'area metropolitana	40
2.3.3.	Entità dei servizi minimi per il triennio 2010 – 2012.....	41
2.3.4.	Servizio ferroviario metropolitano	51
2.3.5.	Osservazione dei servizi.....	59
2.3.6.	Il sistema tariffario.....	61
2.4.	Amministrazione del sistema di TPL	62
2.4.1.	La gestione dei contratti ferroviari – il contratto con Trenitalia	63
2.4.2.	La gestione dei contratti ferroviari – il contratto con GTT	66
2.4.3.	La promozione del trasporto pubblico.....	67
2.5.	La strategia degli investimenti	67
2.5.1.	La Linea 1 di Metropolitana e le competenze dell'Agenzia.....	67
2.5.2.	Piano autobus in base a normativa regionale.....	68

2.5.3.	Programma monitoraggio frequentazione servizi e controllo frodi.....	68
PARTE 3.	PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO.....	71
3.1.	Innovazione gestionale.....	71
3.1.1.	Adozione di software open source.....	71
3.1.2.	Saperi e conoscenze	71
PARTE 4.	RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA.....	75
4.1.	GESTIONE FINANZIARIA.....	75
4.1.1.	Gestione di competenza	76
4.1.2.	Scostamento tra le previsioni.....	78
4.1.3.	Gestione residuale.....	81
4.1.4.	Riscontro dei risultati della gestione	82
4.2.	GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE	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 la perequazione tributaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e s.m.i.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In particolare:

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

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

2. Il Governo, dopo aver concluso l'intesa di cui al comma 1 nella quale si prevede l'adempimento da parte delle regioni in ordine al concorso finanziario così come definito al comma 1, reintegra di 400 milioni di euro per il 2011 i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale. Assicura altresì il reintegro per un importo fino ad ulteriori 25 milioni di euro per il 2011, previa verifica delle minori risorse attribuite alle regioni a statuto ordinario in attuazione dell'articolo 1, comma 7, secondo periodo, della citata legge n. 220 del 2010. Il reintegro 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 attribuite alla Regione Piemonte l'importo di € 54.663.289,52.

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

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

L'Assemblea ha pertanto fornito specifici indirizzi per le gare quali 1 - Ambiti di gara; 2 - Corrispettivo e sua segmentazione; 3 - Acquisizione al processo di gara delle risorse economiche integrative rispetto 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. La Funzione dell'Agenzia

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

1.3. Funzionamento dell'Agenzia

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2012 ed alla relazione al conto consuntivo 2010 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

Il DL 78/2010 ha determinato alcuni limiti alle spese delle pubbliche amministrazioni di cui si dà conto nel prosieguo della relazione.

L'art. 6.3 del DL 78/2010 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2011 le indennità, i compensi, i gettoni, le retribuzioni o le altre utilità comunque denominate, corrisposti dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009 n.196, incluse le autorità indipendenti, ai componenti di organi di indirizzo, direzione e controllo, consigli di amministrazione e organi collegiali comunque denominati ed ai titolari di incarichi di qualsiasi tipo, sono automaticamente ridotte del 10 per cento rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. Sino al 31 dicembre 2013, gli emolumenti di cui al presente comma non possono superare gli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010, come ridotti ai sensi del presente comma. [...].

Di seguito è evidenziato l'impatto della disposizione di legge sui compensi erogati in Agenzia:

INTERVENTO	Compensi al 30/04/2010	Importo ridotto ex art. 6.3 DL 78/2010	COMPENSI DAL 01/01/2011	DIFFERENZA
Presidente collegio revisori	15.000,00	13.500,00	13.500,00	-1.500,00
Componente collegio revisori	10.000,00	9.000,00	9.000,00	-1.000,00
Comitato Tecnico- Indennità per seduta	250,00	225,00	225,00	-25,00

Con riferimento alla spesa per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, si evidenzia che l'art. 6, comma 8 del DL. 78/2010 prevede che *"a decorrere dall' anno 2011 le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità. [...] Le disposizioni del presente comma non si applicano [...] agli incontri istituzionali connessi all'attività di organismi internazionali o comunitari, alle feste nazionali previste da disposizioni di legge [...]."*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 3.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2011 è € 600,00.

La spesa impegnata è stata pari a € 600,00.

L'art. 6 comma 14 del DL 78/2010 ha previsto che *"a decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese di ammontare superiore all' 80*

per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere.

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 6.691,92 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2011 è € 5.353,53

La spesa impegnata nel 2011 è stata pari a:

- o € 8.341,57 per il contratto di noleggio a lungo termine (triennale) di n. 1 autovettura stipulato nel 2010;
- o € 792,00 per acquisto di carburante.

L'Agenzia ha inoltre sostenuto una spesa di € 2.814,82 per l'accesso e utilizzo del servizio di car sharing. Il servizio è utilizzato per lo spostamento dei pendenti sul territorio con prevalenza nelle attività ispettive. Si ritiene che il servizio che la spesa per tale servizio non rientri tra quelle oggetto del limite.

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

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

1.3.1. Spese per il personale

Si rinvia al testo della Relazione previsionale e programmatica al Bilancio 2012 non essendo intervenute rilevanti modificazioni del quadro delineato allora.

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

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

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

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

Successivamente, l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008, ha previsto la sospensione delle predette deroghe sino all'emanazione del DPCM (previsto dal successivo comma 6), da

emanarsi entro il 19/11/2008, previo accordo tra Governo, regioni e autonomie locali da concludersi in sede di conferenza unificata, con il quale sono definiti parametri e criteri di virtuosità, con correlati obiettivi differenziati di risparmio, tenuto conto delle dimensioni demografiche degli enti, delle percentuali di incidenza delle spese di personale attualmente esistenti rispetto alla spesa corrente e dell'andamento di tale tipologia di spesa nel quinquennio precedente.

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

In ordine a quanto sopra l'Assemblea, con la deliberazione del 18/12/2006, in considerazione del fatto che l'Agenzia nel 2004 era in fase di avvio e stava pertanto iniziando gradualmente ad assumere il personale previsto nella dotazione organica, ha stabilito in € 1.982.138,64 (al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie), il limite da prendere in considerazione per la spesa per il personale, pari al costo previsto a regime della dotazione organica dell'Agenzia (incluso il costo del personale dirigente fuori pianta organica).

Di seguito viene fornito un quadro delle spese sostenute per il personale nel 2011.

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1 c. 557 L. 296/2006	Totale costo Azienda
<i>Ritribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.196.561,33	113.966,96	1.310.528,29
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	0	31.504,17	31.504,17
A) Totale Intervento "Personale"	1.196.561,33	145.471,13	1.342.032,46
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00
<i>Buoni pasto</i>	46.984,66	0,00	46.984,66
<i>Spese missioni</i>	5.650,00	0,00	5.650,00
B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"	52.634,66	0,00	52.634,66
<i>IRAP</i>	81.590,20	9.517,80	91.108,00
C) Totale Intervento "Imposte e tasse"	81.590,20	9.517,80	91.108,00
TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2011 (A+B+C)	1.330.786,19	154.988,93	1.485.775,12

Nel corso del 2011 sono state effettuate n. 2 assunzioni di personale a tempo determinato in sostituzione di personale in congedo parentale (astensione per maternità). Di seguito è esposta la situazione dei dipendenti in servizio. Si evidenzia che n. 3 dei 4 incarichi dirigenziali sono attualmente coperti con incarichi a tempo determinato affidati a personale dipendente dell'Agenzia, appartenente alla cat. D, e temporaneamente collocato in aspettativa.

Presenti al 31/12/2011 / Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0/0	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0/0	1/2	0	1/2
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		1/2	4,7/5	1/2	6,7/9
Area Pianificazione e Controllo		3/3	9/10	1/1	13/14
Totale		4/5	15,7/19	3/4	22,7/28

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

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 21.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2011 è € 10.500,00.

La spesa effettivamente sostenuta nel 2011 è stata pari a:

spesa per missioni rientranti nel limite:	€ 6.588,81
spese per missioni escluse dal limite (per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali EMTA e UITP):	€ 2.933,61
spesa per lo svolgimento per compiti ispettivi:	€ 53,10

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

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a 13.704,00

(competenza). Il limite di spesa per l'anno 2011 è € 6.852. La spesa impegnata nell'anno è stata pari ad € 6.762,50.

1.3.2. Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

Unitamente al bilancio 2011 e pluriennale 2011-2013 si 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."*

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

Nella stesura del bilancio 2011 e pluriennale 2011-2013 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2011
Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	€ 16.800,00
Funzioni nel campo dei trasporti	€ 0,00
Totale	€ 16.800,00

Nell'ambito del predetto intervento nel corso del 2011 si è proceduto ad impegnare la somma di € 651,81 a copertura degli oneri derivanti dall'affidamento del servizio di medico competente in materia di tutela della salute dei lavoratori ex D.Lgs 9 aprile 2008 n. 81 e s.m.i..

PARTE 2. PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2011 E PROGRAMMA TRIENNALE 2011-2013

La pianificazione e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale costituiscono la missione dell'Agenzia. È necessario operare 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 sugli orizzonti di medio e breve periodo con programmi attuativi.

Nella Relazione Previsionale Programmatica è stato inquadrato il programma di attività 2011-2013 anche attraverso i programmi sviluppati dall'Agenzia nei primi anni dalla nascita.

La figura seguente illustra sinteticamente lo sviluppo temporale delle varie attività, evidenziando anche le iniziative prioritarie per il periodo 2011-2013.

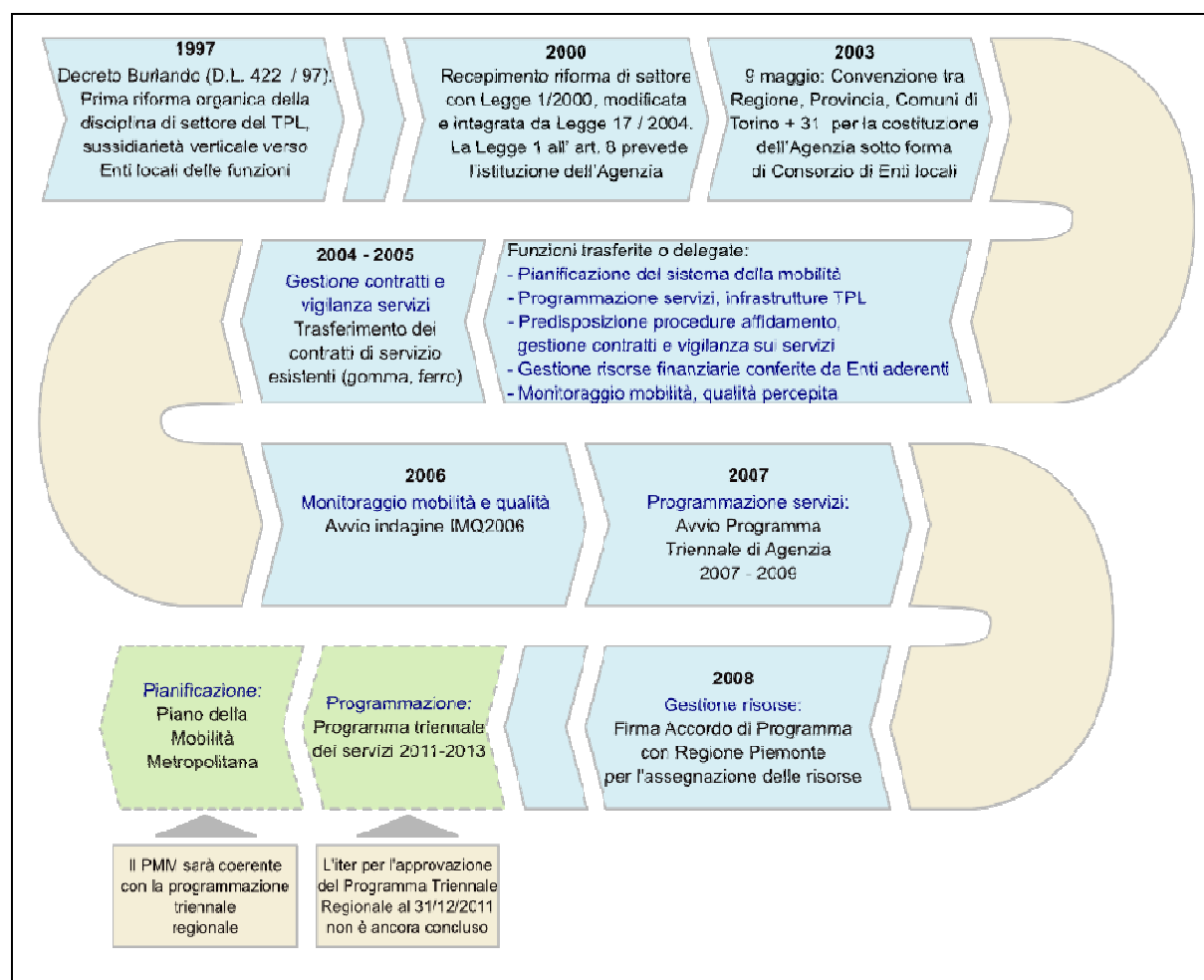


Figura 1 – Dalla riforma del TPL all'avvio del Piano della Mobilità Metropolitana

La Relazione Previsionale Programmatica per il triennio 2011-2013 descrive il programma di attività basato sulle seguenti linee di azione:

- Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino (pag. 25);

- Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino, sugli orizzonti temporali di lungo, medio e breve termine (pag. 28, 31, 41);
- Amministrazione del sistema di TPL (pag. 52);
- Strategia degli investimenti (pag. 54);
- Programma con impatti sull'assetto organizzativo (pag. 57).

La Relazione Previsionale Programmatica prevede che, per quanto riguarda la pianificazione di lungo periodo, si pervenga alla redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM), completando ulteriormente gli adempimenti previsti dallo Statuto e che nel 2011 si avviino le attività preliminari con la definizione, condivisa tra tutti gli Enti Consorziati, degli obiettivi e di un programma di attività.

Il programma di attività per il 2011, in continuità con quanto avviato nel corso degli anni passati e già a suo tempo delineato nel Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale dell'Area Metropolitana (PTA) del 2007, perseguirà lo sviluppo dell'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA.

Il Piano Esecutivo di Gestione per l'anno 2011 individua gli obiettivi per l'anno in corso coerentemente con le indicazioni della sopra citata Relazione e in continuità con quanto avviato nel corso del 2010.

In particolare si fa riferimento agli obiettivi a maggiore valenza strategica ed a realizzazione pluriennale che individuano le attività per il prosieguo di obiettivi già previsti nell'anno 2010; si richiamano i seguenti :

- Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:
 - o Sviluppo Programma Sistema Ferroviario Metropolitano
- Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:
 - o Miglioramento del TPL e valutazioni quantitative sui sistemi
- Area strategica 2 : Istituzionale
 - o Funzionamento dell'Agenzia trasparenza e valutazione della performance
- Area strategica 3 : Direzione generale:
 - o Innovazione gestionale anche attraverso il web

Tra i nuovi obiettivi per l'anno 2011 si evidenzia l'impegno ad avviare il Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana ed approfondire la tematica del sistema tariffario integrato Formula e a pianificarne gli sviluppi futuri.

- Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:
 - o Sviluppo dell'integrazione modale e tariffaria
- Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:
 - o Avvio Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana

Nel prosieguo della relazione verrà descritto il quadro di riferimento nel lungo e nel breve periodo e verranno sinteticamente descritti sia le attività svolte nel quadro della gestione ordinaria sia i vari programmi di attività e gli specifici progetti attuati e/o in fase di attuazione definiti all'interno del Piano delle Performance 2011 – 2013 e Piano Esecutivo di Gestione 2011.

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

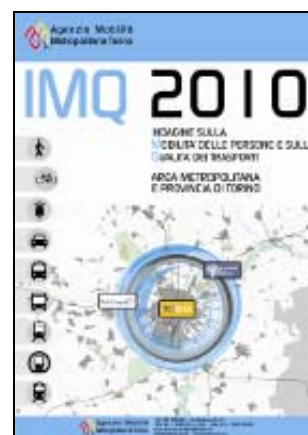
La conoscenza della domanda di mobilità rappresenta per l'Agenzia lo strumento fondamentale sul quale costruire le scelte strategiche sia di pianificazione che di programmazione. Il compito dell'Agenzia di generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per gli obiettivi istituzionali,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

L'indagine IMQ 2010 è stata avviata nella primavera del 2010. La fase di interviste telefoniche si è svolta nei mesi di aprile e maggio con la tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) su un campione di 7.500 residenti nella Provincia di Torino (circa 2100 interviste in Torino, 3450 nei 31 comuni dell'area metropolitana e 1950 nel resto Provincia).

Nel primo semestre del 2011 è stato reso pubblico sul sito il rapporto completo sull'indagine campionaria IMQ 2010 con il quale sono state aggiornate le serie storiche precedenti.

IMQ2010 Indagine sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti. Area metropolitana e Provincia di Torino.

Marzo 2011



2.1.2. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'area metropolitana e la qualità percepita

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 è aumentata nuovamente: da 3 milioni 158 mila spostamenti / giorno nel 2008, si passa a 3 milioni e 431 mila nel 2010 con un aumento dell'8,6% rispetto alla precedente indagine (Figura 2).

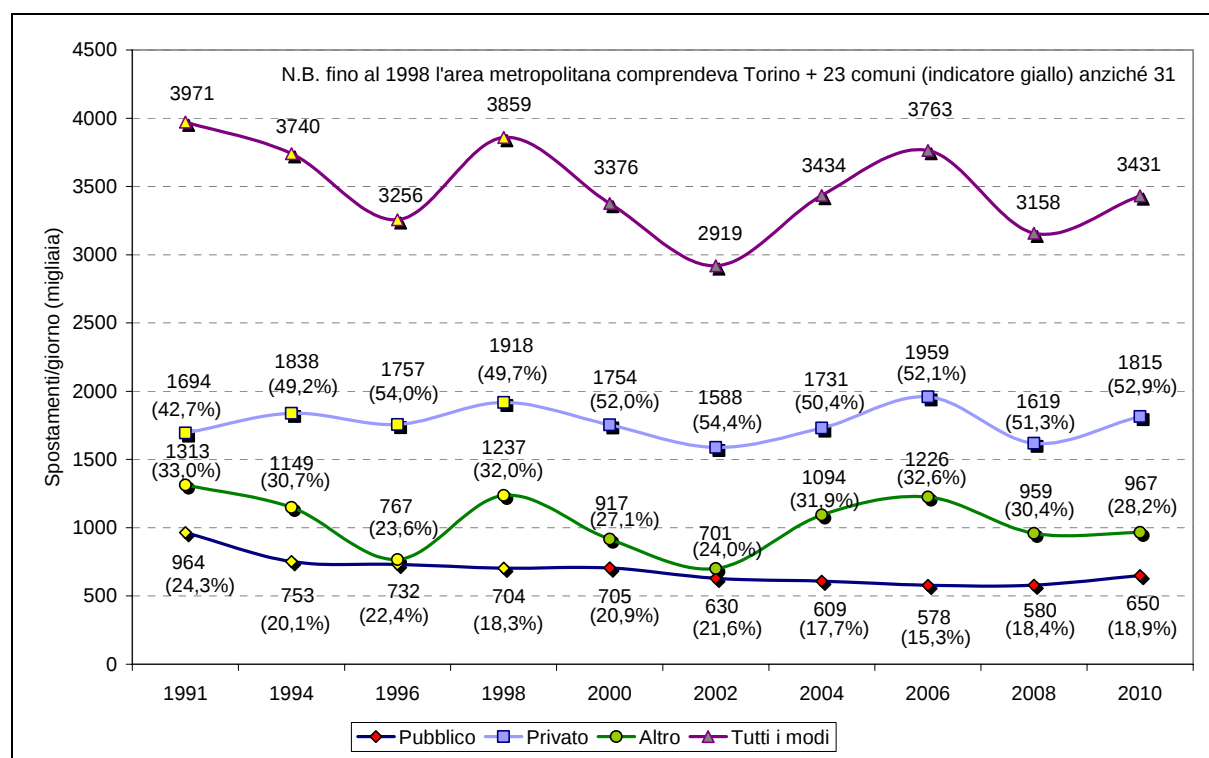


Figura 2 – IMQ2010: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

- La mobilità motorizzata è anch'essa aumentata: da 2 milioni 199 mila spostamenti / giorno si passa a 2 milioni 464 mila con un aumento del 12% (Figura 3).

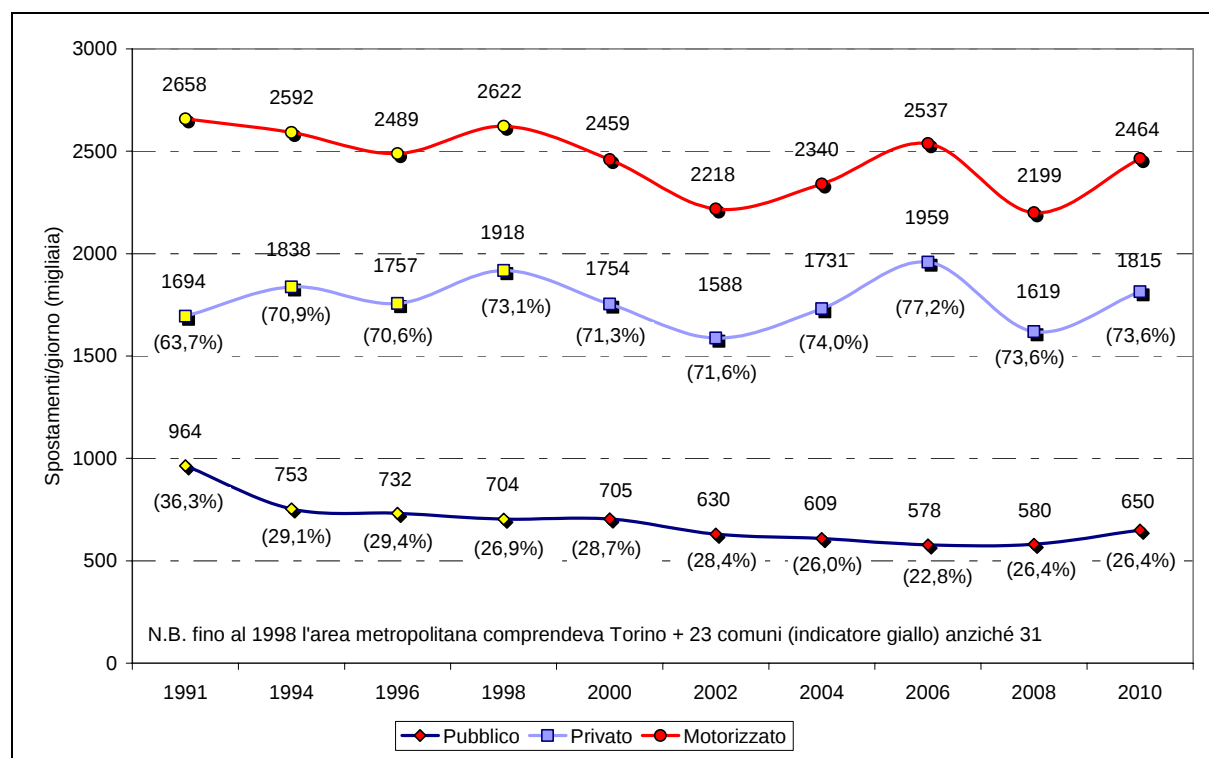


Figura 3 - IMQ2010: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

- L'aumento in volume riguarda sia l'auto privata che il trasporto pubblico che conserva, 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).

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti superiori a quelli del trasporto pubblico e negli ultimi anni cresce di pari passo con esso (Figura 4).

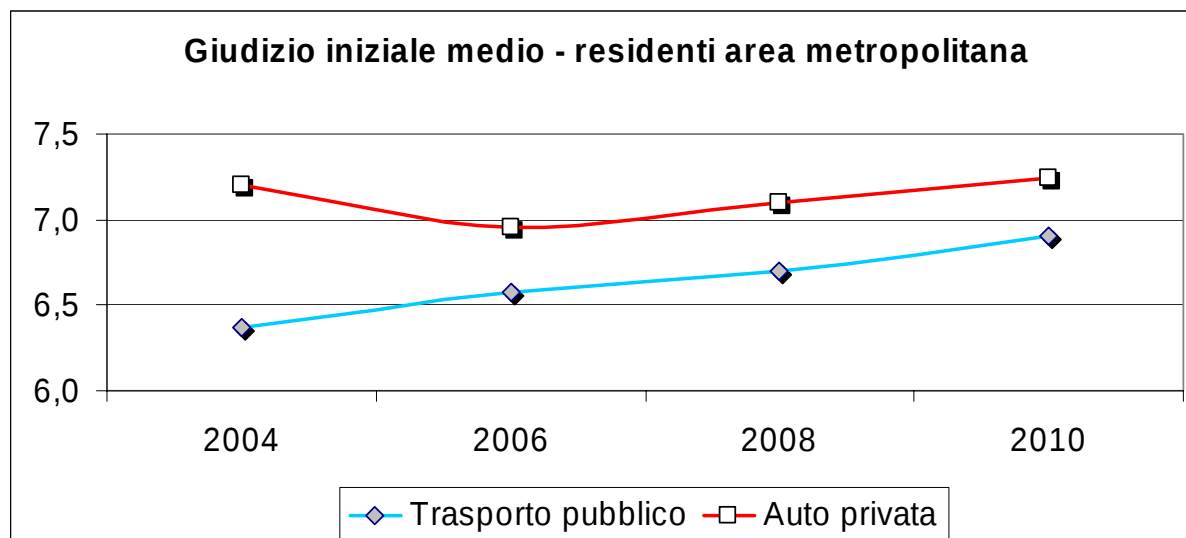


Figura 4 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

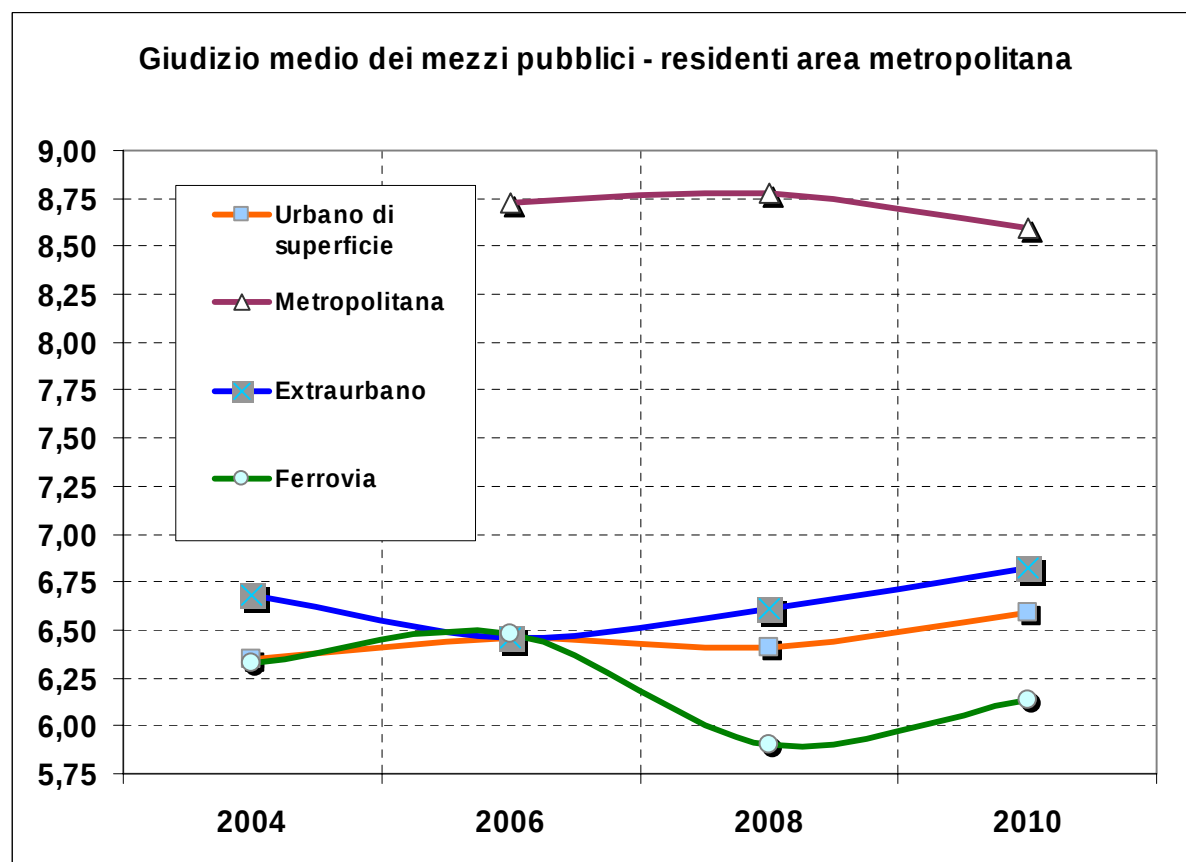


Figura 5 - IMQ2010: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico - residenti area metropolitana

La Figura 5 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.

Per il 2011 il PEG all'**obiettivo 1.IV - Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana** cita espressamente l'avvio dell'indagine IMQ2012.

Tale obiettivo sarà continuato nel 2012 e prevede la realizzazione di una prima indagine (IMQ 2012) che 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.

INDAGINI IMQ E IMP

Anni 2004 e 2012

Ottobre 2011



Nel 2011 sono state svolte le attività preliminari di progettazione del questionario e del campione e i primi incontri di coordinamento con l'IRES. È stata altresì predisposta e presentata in Consiglio d'Amministrazione una apposita Convenzione con l'IRES. La formale approvazione di detta Convenzione è avvenuta a inizio 2012.

CONVENZIONE TRA AMM E IRES PIEMONTE

Dicembre 2011



2.1.3. La frequentazione dei servizi

Per quanto concerne la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all'Agenzia, continua l'attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative all'uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri. Questi dati, per quanto riguarda il sistema bus extraurbano, sono raccolti due volte all'anno da parte delle Aziende come obbligo contrattuale. I risultati sono raccolti in un apposito rapporto di sintesi che viene di regola prodotto a partire da giugno dell'anno successivo.

Servizio di autobus extraurbani

Andamento frequentazioni 2004 – 2010

Maggio 2011



Per il trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino, in assenza di tale obbligo, GTT effettua tuttavia conteggi non sistematici ma focalizzati su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete.

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato. In Figura 6 è riportato l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar).

Si osserva il trend di crescente utilizzo della rete.

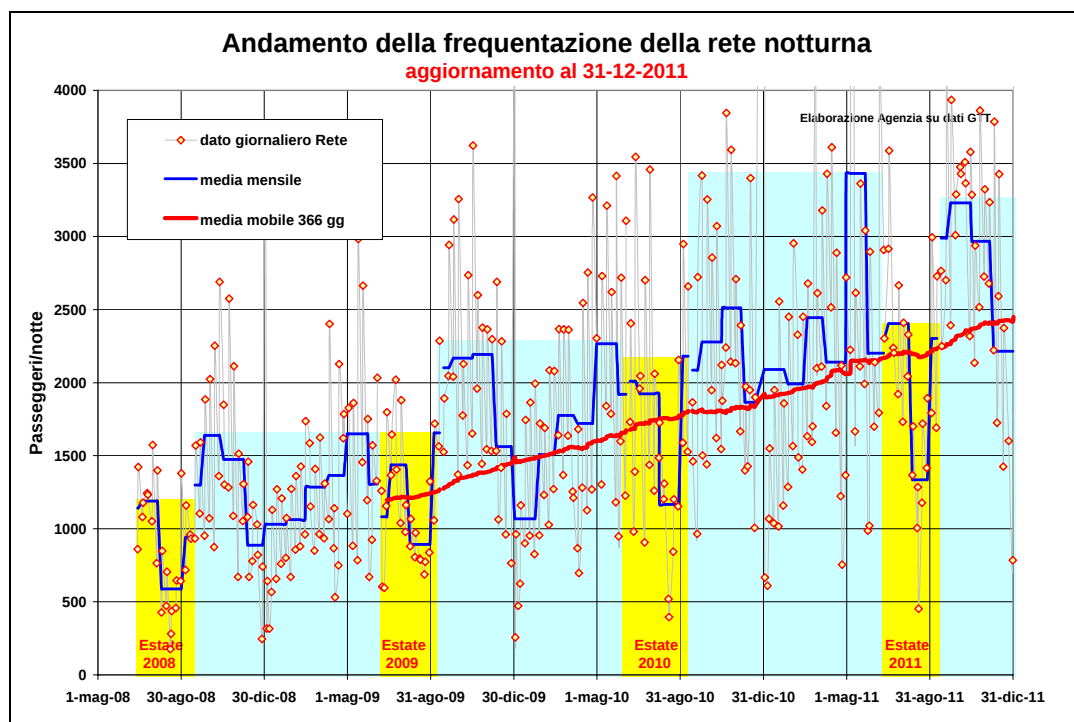


Figura 6 – Rete Notturna: andamento della frequentazione

In un apposito documento è riportato un confronto fra i tre anni completi di esercizio della rete notturna; il documento comprende una analisi dettagliata per linea come pure una valutazione dell'impatto sulla frequentazione della Notte Tricolore del 17 marzo 2011 e della Notte Verde dell'8 maggio 2011.

Un altro documento analizza la frequentazione estiva della rete notturna nelle quattro estati di esercizio

TRE ANNI DI NightBUSter.

Frequentazione della rete notturna al 12 giugno 2011.

28 giugno 2011



Frequentazione estiva della rete notturna.

Aggiornamento al 18 Settembre 2011.

20 settembre 2011

31 dicembre 2011 (aggiornamento)



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

Il quadro di sviluppo delineato nella Relazione Previsionale Programmatica parte dall'individuazione dei grandi interventi infrastrutturali attesi nei prossimi vent'anni, così come prefigurati nei vari documenti e strumenti di pianificazione strategica (PGTU, PUMS, Piano Regolatore Generale, studi su SFM e Metropolitana, Sistema tranviario) e individua le attività necessarie per:

1. *prefigurare il quadro di domanda complessiva futura (tutti i modi);*
2. *definire quantitativamente le domande modali obiettivo e le prestazioni obiettivo dei sistemi;*
3. *individuare la combinazione di scenari modali di offerta potenzialmente capaci di soddisfare le domande modali obiettivo;*
4. *verificare la capacità dei sistemi modali (offerta) di attrarre nuova domanda;*
5. *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.*

Tali attività trovano descrizione nell'**obiettivo PEG 1.III - Aggiornamento delle valutazioni quantitative sul Sistema dei Trasporti in Area Metropolitana.**

2.1.5. Le valutazioni di scenario

Si rimanda alla Relazione allegata al Bilancio Previsionale 2011 e Bilancio Pluriennale 2011-2013 per l'inquadramento delle attività previste nel 2011 nello sviluppo complessivo della valutazioni di scenario.

2.1.5.1. Linea 2 di Metropolitana

Nel corso del 2011 sono state aggiornate le valutazioni sulla Linea 2 di Metropolitana con riferimento al tracciato nell'area di Torino Porta Nuova e di Torino Zappata in funzione degli interscambi con il sistema ferroviario.

2.1.5.2. Sistema Ferroviario Metropolitano e linea Torino - Lione

Per quanto riguarda le attività che afferiscono all'**obiettivo PEG 1.III – Attività 1**, nel 2011 si è completata la Analisi semplificata Costi-Benefici del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) basata su risultati ottenuti dall'applicazione dei modelli del sistema ISTMO:

Nell'ambito di tali analisi è stata rivista la schematizzazione dei servizi di trasporto ferroviario per renderla più precisa nella descrizione all'esterno dell'area metropolitana.

In particolare è stata maggiormente dettagliata la schematizzazione nella direttrice esterna della Valle di Susa; contestualmente è stata operata una disaggregazione territoriale della direttrice per una più dettagliata descrizione della mobilità esplicita nella valle.

E' stata infine generata la base dati per la simulazione con il modello ISTMO_PUB del modello di esercizio SFM - e dei servizi regionali associati – secondo le più recenti ipotesi formulate.

I risultati di una prima valutazione sono stati presentati al GdL ACB (Gruppo di Lavoro Analisi Costi Benefici) istituito in seno all'Osservatorio NLTL (Nuova Linea ferroviaria Torino Lione) il data 2 marzo 2011.

Analisi semplificata Costi-Benefici del Servizio Ferroviario Metropolitano.

02 marzo 2011



Un estratto della presentazione del 2 marzo, corredato da una sintesi e da un aggiornamento dei risultati numerici, a seguito dell'aggiornamento delle elaborazioni, è stato prodotto nella seconda metà di giugno ed inviato all'Osservatorio NLTL nei primi giorni di luglio.

Analisi semplificata Costi-Benefici del Servizio Ferroviario Metropolitano. Sintesi della presentazione del 02-03-2011 con aggiornamento delle elaborazioni.

Giugno 2011



Nel secondo quadrimestre del 2011 le valutazioni sono state affinate ed aggiornate, anche in base alle indicazioni ricevute nell'ambito del GdL ACB. Le valutazioni finali sono quindi state completate eliminando le semplificazioni introdotte in un primo tempo.

Un documento di sintesi delle valutazioni e dei risultati è stato prodotto ed inviato all'Osservatorio NLTL nel mese di agosto 2011.

Valutazione Costi-Benefici del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Agosto 2011



Per quanto riguarda le attività che afferiscono all'**obiettivo PEG 1.III – Attività 2**, nel primo semestre 2011 è continuata la collaborazione con il Politecnico di Torino per il Progetto "Uso dei modi nell'area metropolitana di Torino".

Il Politecnico di Torino ha concluso l'attività di formazione ad inizio semestre ed ha susseguentemente espletato l'attività di supporto all'Agenzia nella generazione del modello di scelta dei modi.

Applicando il know-how acquisito si è pervenuti alla generazione e calibrazione di un modello di scelta dei modi che riproduce i comportamenti di scelta modale nella mobilità interna all'area metropolitana.

Le variabili esplicative correlate con la scelta modale sono risultate:

- motivo dello spostamento
- tipologia dello spostamento (complessità, articolazione, collocazione spaziale)
- appartenenza o meno a ZTL della zona di destinazione dello spostamento
- costo del parcheggio in destinazione
- caratteristiche fisico-prestazionali dello spostamento (tempi di viaggio e distanze relativi a ciascun modo, numero di trasbordi sul trasporto pubblico)
- caratteristiche dell'individuo che effettua lo spostamento (genere, età, disponibilità di auto/patente)

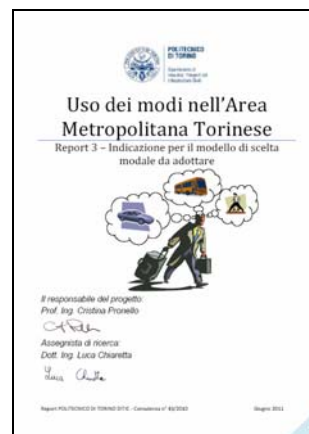
Gli approfondimenti effettuati hanno accertato la non possibilità di utilizzo contestuale dello stesso modello per la ripartizione modale della mobilità che proviene o è diretta al di fuori dell'area metropolitana.

Il Politecnico di Torino ha consegnato la bozza del Report Finale del Progetto nel dicembre 2011. La versione definitiva è stata consegnata il 30 gennaio 2012

Uso dei modi nell'Area Metropolitana Torinese.

Report 3 – Indicazioni per il modello di scelta dei modi da adottare.

Giugno 2011



Uso dei modi nell'Area Metropolitana Torinese.

Report Finale

Dicembre 2011 (Bozza)

30 Gennaio 2012 (Definitivo)



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

Il programma di attività per il 2011 ha continuato ad essere 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; in continuità con quanto avviato nel corso del precedente triennio, si perseguirà lo sviluppo dell'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA.

Nel corso del 2011 la Regione ha avviato la procedura per la redazione del Programma Triennale 2011 – 2013. La pianificazione e programmazione dell'Agenzia dovrà conformarsi alle indicazioni di detto Piano, il cui iter è ancora in corso.

È stato sviluppato un piano di attività per sviluppare quanto previsto per il 2011 e descritto nel **PEG all'obiettivo 1.IV - Piano della Mobilità dell'Area Metropolitana**. Le attività sono:

1. Aggiornare le informazioni sulla mobilità dei cittadini;
2. acquisire le esigenze e le aspirazioni (ascolto del territorio) in tema di mobilità;
3. proporre, discutere e condividere obiettivi (quantitativi e misurabili)
 - sui livelli desiderati di mobilità motorizzata complessiva,
 - sulla ripartizione modale desiderata,
 - sul miglioramento di efficienza dei sistemi di trasporto

nel rispetto dei vincoli economici riconosciuti.

Nel corso del 2011 è stato sviluppato un programma di attività, tuttavia è stato necessario rivedere le priorità di attuazione a seguito dello stato di crisi finanziaria dei mercati che ha costretto a ridefinire il quadro delle risorse disponibili per il TPL.

2.2.2. Il sistema ferroviario metropolitano

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di medio/lungo periodo dei servizi di competenza dell'Agenzia sarà caratterizzato dall'istituzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). La pianificazione degli sviluppi del SFM è strettamente correlata allo sviluppo degli altri servizi ferroviari (passeggeri e merci) afferenti al nodo e alla definizione infrastrutturale del nodo di Torino.

I temi inerenti alla programmazione di medio/lungo periodo sono stati, pertanto, trattati all'interno dell'Osservatorio Tecnico della linea Torino-Lione – giunto alla sua “quarta fase” – a cui l'Agenzia ha attivamente partecipato.

Nel corso della “quarta fase”, l'Osservatorio si è riunito con cadenza settimanale. In totale da gennaio a giugno si sono svolte 13 riunioni. L'attività dell'Osservatorio si è inoltre articolata in una serie di Gruppi di Lavoro Ristretti al fine di approfondire alcune tematiche. L'Agenzia ha partecipato alle riunioni dei vari gruppi di lavoro.

Gruppo Lavoro Ristretto Esercizio

Il Gruppo Lavoro Esercizio ha proseguito gli studi iniziati nel corso del 2009. In particolare sono stati discussi e approfonditi gli sviluppi infrastrutturali futuri dei nodi di Torino e Lione e la conseguente evoluzione dei servizi. La prima riunione è avvenuta il 25/5 e la seconda il 15/6.

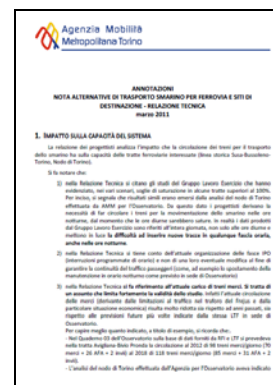
Come contributo l'Agenzia sta predisponendo un documento con le osservazioni al progetto preliminare depositato da RFI per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

L'Agenzia ha predisposto una relazione tecnica relativa alle alternative di trasporto dello smarino per ferrovia e siti di destinazione.

Annotazioni

Nota alternative di trasporto smarino per ferrovia e siti di destinazione - Relazione tecnica

Marzo 2011



L'Agenzia ha effettuato specifiche presentazioni sull'SFM ognuna relativa ai quattro ambiti territoriali individuati dalla Prefettura.

Ambito 1: dall'interconnessione di Chiusa all'interconnessione di Avigliana – Buttigliera (comuni di Chiusa San Michele, Sant'Ambrogio di Torino, Avigliana, Buttigliera Alta, Rosta).

Ambito 2: attraversamento della collina morenica di Rivoli: da Rosta allo scalo merci di Orbassano (comuni di Buttigliera Alta, Rosta, Rivoli, Rivalta e Orbassano).

Ambito 3: attraversamento dell'area metropolitana – corridoio infrastrutturale di Corso Marche: da Pronda a Venaria Reale (Stura di Lanzo) (comuni di Grugliasco, Torino, Collegno e Venaria Reale).

Ambito 4: attraversamento dell'area metropolitana – da attraversamento (Stura di Lanzo) alla connessione in Settimo con la AV/AC Torino-Milano/comuni individuati nel progetto come siti di deposito definitivo di quota del marino non riutilizzato (comuni di Borgaro, Settimo, Montanaro e Torrazza).

SFM Sistema ferroviario metropolitano

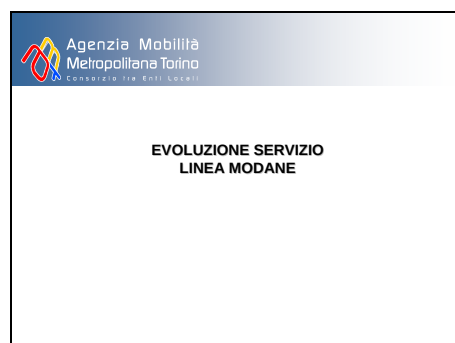
Incontri con gli Enti locali promossi dalla Prefettura di Torino

26 aprile 2011



L'Agenzia ha predisposto un documento sull'evoluzione del servizio sulla linea Modane. Partendo dalla situazione attuale con l'orario 2010 ha previsto quattro possibili scenari, sempre migliorativi dal punto di partenza e dallo scenario precedente, sulle possibilità di sviluppo del servizio FM3 e dei treni regionali associati a cui si è fatto riferimento durante le presentazioni in Prefettura.

Evoluzione servizio linea Modane



2.2.3. Sistema tranviario

Acquisito il materiale presentato da IBV Hüsler AG nel novembre 2010 sono continuate, anche se a ritmo rallentato, le analisi qualitative sulla miglior integrazione del sistema

tranviario con il Sistema Ferroviario Metropolitano nei punti nodali costituiti dalle stazioni ferroviarie.

Progetto Rete Forte 2012

Novembre 2010



IBV Hüsler AG ha continuato le attività, anche oltre le scadenze temporali previste, sistematizzando, aggiornando e completando gli elaborati.

Una versione preliminare del rapporto finale del Progetto Rete Forte 2012 è stata consegnata nel giugno 2011.

Il lavoro è stato illustrato al nuovo assessore Lubatti il 20 ottobre 2011 in un incontro al quale ha partecipato il prof. Hüsler titolare della IBV Hüsler AG.

La versione definitiva del Rapporto Finale è stata consegnata il 20 gennaio 2012.

Progetto Rete Forte 2012

Definizione di strategie e concetti per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico.

30 Maggio 2011 (preliminare)

15 Dicembre 2011 (definitivo)



2.2.4. Rete di autobus metropolitani e Sistema di interscambi

Nell'orizzonte di lungo periodo le linee degli autobus extraurbani saranno attestate a punti di corrispondenza con il sistema ferroviario metropolitano, con il sistema di linee di metropolitana e con il sistema tranviario, consentendo una razionalizzazione del servizio.

Parimenti il sistema dei bus urbani e suburbani/metropolitani sarà razionalizzato coerentemente al potenziamento dei sistemi su impianto fisso.

Nel medio periodo l'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano e l'estensione della metropolitana consentiranno un graduale ridisegno dei servizi di bus metropolitani in funzione di adduzione alle stazioni e di integrazione ai servizi su impianto fisso. In particolare il prolungamento della linea 1 metro a Bengasi consentirà la razionalizzazione del servizio

sull'asse di Via Nizza con l'attestamento sulla metropolitana delle linee bus provenienti da Mirafiori/Nichelino (1 bus, 34 e 35) e di Moncalieri (45, 45/ e 67).

Una particolare attenzione sarà posta agli interscambi presso le stazioni ferroviarie della Provincia.

Nel 2011 l'Agenzia ha partecipato alle riunioni indette per la Valutazione Ambientale Strategica della Variante 200 al PRG della Città di Torino. La variante interessa anche l'ambito "Rebaudengo" all'interno del quale è situata la nuova stazione ferroviaria Rebaudengo/Fossata RFI. In corrispondenza di questa stazione è prevista l'immissione sul Passante della linea GTT Ceres-Germagnano-Torino e nelle sue adiacenze è previsto il capolinea Nord della futura linea 2 di metropolitana.

Nel contesto delle riunioni VAS l'Agenzia ha sottoposto ai partecipanti alcuni spunti di riflessione per la migliore integrazione/connessione delle linee del trasporto urbano di superficie con il servizio ferroviario e di metropolitana.

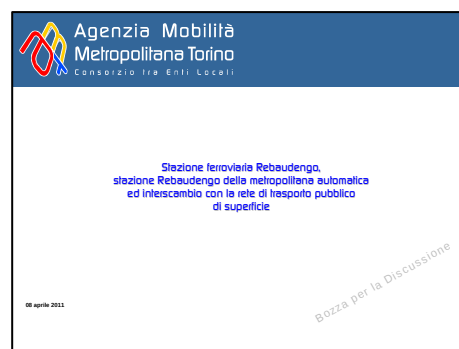
L'Agenzia ha inoltre promosso incontri tecnici con la Città di Torino e GTT per iniziare ad affrontare il problema dell'interfacciamento del servizio di trasporto pubblico urbano con il servizio ferroviario alla nuova stazione di Porta Susa; nell'occasione ha presentando le proprie proposte embrionali ed i propri spunti per la riflessione.

Alcune proposte, affinate e modificate concordemente nell'interlocuzione, hanno poi trovato attuazione con la revisione dei servizi di inizio dicembre 2011.

.

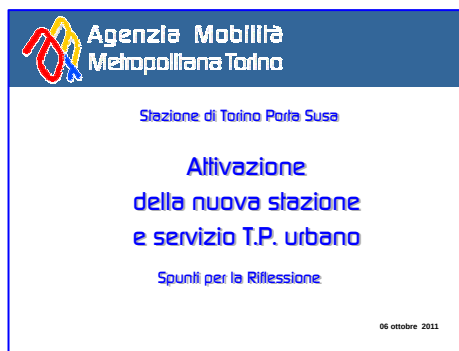
Stazione ferroviaria Rebaudengo, stazione Rebaudengo della metropolitana automatica ed interscambio con la rete di trasporto pubblico di superficie.

08 aprile 2011



Stazione di Torino Porta Susa. Attivazione della nuova stazione e servizio T.P. urbano. Spunti per la riflessione

06 ottobre 2011



2.2.5. Risultati attesi

La Relazione Previsionale Programmatica illustra i risultati attesi dovuti al potenziamento del sistema di TPL al fine di generare un miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema.

Al potenziamento del sistema di trasporto pubblico, con conseguente aumento della sua efficacia (maggiore accessibilità, maggiore velocità di spostamento per i cittadini) occorre corrisponda, ad assicurare l'equilibrio del sistema, un aumento più che proporzionale della

domanda di mobilità con uso del trasporto pubblico, capace di generare un miglioramento dell'efficienza (maggior numero di passeggeri trasportati per unità chilometrica di produzione) complessiva del sistema.

Nelle ultime valutazioni sullo scenario di lungo periodo l'aumento prefigurato dell'offerta di trasporto pubblico (+34% dei veicoli*km in ora di punta) e delle prestazioni (quasi +20% della velocità media di esercizio del sistema e quasi +30% della velocità media di spostamento dei cittadini) è stimata capace di generare un aumento adeguato della domanda (dell'ordine del +60%).

Nella figura che segue il sistema TPL attuale dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con quelli di competenza di alcune delle più importanti Autorità dei Trasporti di aree metropolitane europee aderenti all'EMTA; i dati sono tratti dall' "EMTA Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas" pubblicato nel gennaio 2009 e sono riferiti all'anno 2006.

Non avendo ancora a disposizione i dati aggiornati al 2009 per tutte le aree metropolitane, è stato comunque inserito nel grafico il dato aggiornato di Torino al 2009, mettendolo a confronto con quello di tutte le aree metropolitane nel 2006. Il posizionamento di Torino risulta essere migliorato dal 2006 (linee di colore rosso) al 2009 (linee di colore blu). In particolare, nel 2009 si sono registrate un'offerta annua pro capite di 46,9 unità*Km / abitante e un utilizzo annuo pro capite di 121 viaggi / abitante.

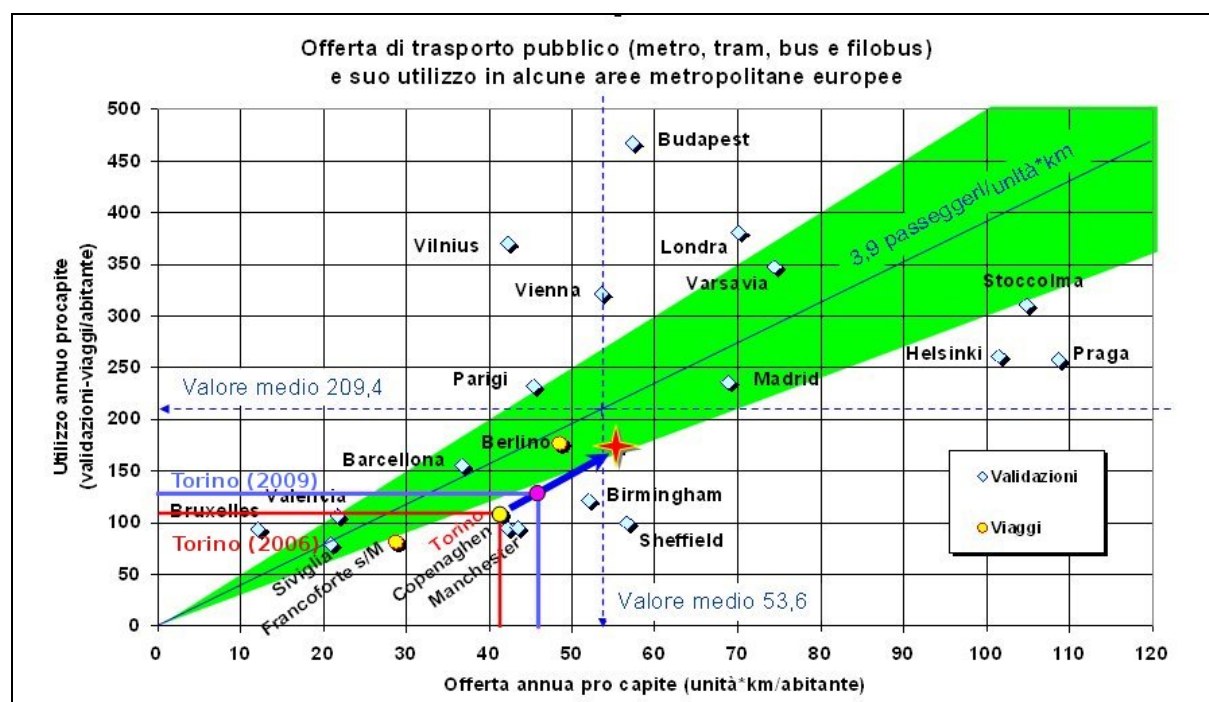


Figura 7 - Offerta di TP e utilizzo in alcune aree metropolitane europee

Pur con le cautele ed i limiti dovuti all'eterogeneità delle metodologie con cui le grandezze vengono misurate presso le varie Autorità, il confronto indica che il sistema di Torino si colloca su valori inferiori alla media sia per quanto riguarda l'offerta, sia per quanto riguarda l'utilizzo, sia per quanto riguarda l'efficienza. Con gli incrementi prefigurati/stimati nello scenario di lungo periodo la situazione torinese si avvicinerà, per tutti questi indicatori, ai valori medi delle realtà europee prese in considerazione.

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

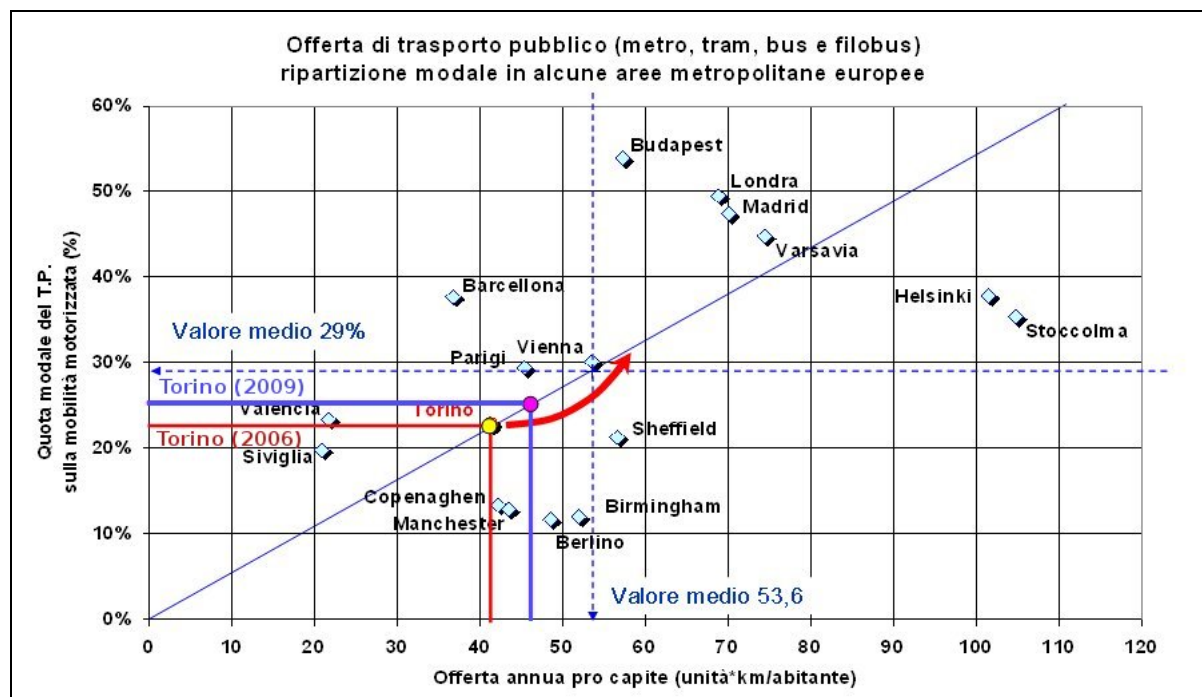


Figura 8 - Offerta di trasporto pubblico e ripartizione modale in alcune aree metropolitane europee

La quota modale nell'area metropolitana di Torino è passata dal 22,8% (linea di colore rosso) al 26,4% (linea di colore blu).

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

2.3. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2010-2012

2.3.1. Dal programma triennale 2007-2009 al programma 2010-2012

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:

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

4 - Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia nell'ambito del nuovo assetto.

2.3.2. La programmazione del TPL nell'area metropolitana

La Relazione Previsionale Programmatica 2011 ha riportato l'insieme dei principali interventi sul Sistema di trasporto Pubblico da attivare nel prossimo triennio e oggetto del Programma Triennale di Agenzia.

SFM:

negli anni 2011-2013 sono previsti interventi di riorganizzazione dei servizi già rivolti all'attuazione del SFM

Per un quadro aggiornato degli interventi previsti si veda a riguardo il paragrafo 2.3.3.6.

Metropolitana:

non di competenza dell'Agenzia; si cita per le ricadute sulla rete di superficie

2011 prolungamento a Lingotto Fiere, avvenuto nel mese di marzo 2011.

Tram:

nel periodo in esame l'area centrale di Torino sarà sempre meno interessata dai cantieri del Passante Ferroviario e della Linea 1 della Metropolitana; si potrà quindi avere il ripristino dell'intero sistema; l'avvio del SFM e le nuove funzioni di Porta Susa e Porta Nuova renderanno necessario attivare una revisione complessiva della rete di superficie

2011	ripristino impianto piazza Carducci con nuovo anello Carducci-Abegg-Genova-Carducci
2011 (fine)	ripristino del servizio tranviario su tutte le 8 linee, con linea 10 limitata a Rondò della Forca a Nord
2011	manifestazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia, con istituzione di una circolare interna ¹ , per l'occasione esercita con vetture storiche
2011-2013	attivazione 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
2012	revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e della riorganizzazione dei servizi ferroviari in ottica SFM

Bus:

questi sono gli interventi individuati nella Relazione Previsionale programmatica 2011, per l'adeguamento agli sviluppi di Sistema prima citati.

2011	attestamento 1 e 35 a Piazza Carducci sulla linea 1 metro, tale provvedimento è avvenuto nel mese di luglio 2011
2011	istituzione di un collegamento bus Settembrini – Carducci (linea 18N o equivalente) con transito per Lingotto RFI e Lingotto Fiere
2011-2013	potenziamento selettivo (linee X), aumento copertura nella corona metropolitana (Grugliasco, Leini, Settimo); estensione servizio serale notturno
2011-2013	coordinamento interscambio servizi automobilistici con servizi ferroviari

¹ Sul percorso ridotto : XVIII Dicembre – S. Martino – Beccarla – Principe Eugenio – Rondò Forca – Regina – Porta Palazzo – Regina – Rondò Rivella – Giardini Reali – Castello – Po – Accademia Albertina – Vittorio Emanuele – Porta Nuova - Vittorio Emanuele – Vinzaglio – Cernaia – XVIII Dicembre.

2012	attestamento 34, 45, 45/ a Carducci/Lingotto sulla linea 1 metro; valutazione di attestamento 67; sdoppiamento 66 est / 66 ovest e attestamento a Carducci; servizio locale per copertura a tratti di via Nizza tra Marconi e Dante.
2012-2013	revisione della rete a seguito dell'attivazione della nuova stazione Porta Susa e della riorganizzazione dei servizi ferroviari in ottica SFM estesa a tutte le stazioni ferroviarie interessate dall'avvio del SFM.

Gli interventi sopra citati sono stati e saranno rivisti alla luce della riduzione delle risorse di cui al successivo paragrafo.

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

Si riporta di seguito il quadro riepilogativo sugli interventi al sistema di trasporto pubblico previsti nel triennio 2010-2012 già indicati nella Relazione Previsionale Programmatica e che sono stati proposti alla Regione Piemonte per la programmazione triennale 2010-2012.

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

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

Detta riduzione di risorse, sulla base delle obbligazioni contrattuali derivanti dai Contratti di Servizio conferiti all'Agenzia in vigore, determina la necessità di attuare riorganizzazioni dei servizi attuali nella misura di circa il 4% nel 2011, circa il 16% nel 2012, circa il 19% nel 2013 e circa il 20% nel 2014 (ipotizzando per il 2014 la disponibilità di risorse per l'esercizio pari a quelle per il 2013).

Si è pertanto iniziato, congiuntamente con le Società concessionarie e con gli Enti territorialmente interessati, il percorso che porterà alla predisposizione e successiva attuazione di Piani Pluriennali di Attuazione di ridisegno della Rete di Trasporto, finalizzati ad adeguare il servizio alle ridotte risorse disponibili, in un quadro contrattuale che sarà definito dai nuovi Contratti di Servizio che saranno sottoscritti dall'Agenzia e dalla Città di Torino a conclusione delle procedure di gara attualmente in corso e al termine delle valutazioni relative ai Contratti conferiti all'Agenzia dalle Città di Chieri, Moncalieri e Settimo.

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

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in attesa di riscontro da parte della Società concessionaria), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2011, escluse le variazioni contrattuali introdotte in corso d'anno, risulta pari a 53.947.153 vett*km, a fronte di un'obbligazione contrattuale di 55.082.594 vett*km.

La differenza, pari a 1.135.441 vett*km di cui 314.127 derivanti da scioperi e 479.837 per cause non prevedibili (guasti, assenza turni, etc.), corrisponde al 2,06% circa della produzione contrattuale: in base alle condizioni di cui all'art.4.4 del Contratto di Servizio (*"le variazioni gestionali eccedenti il limite del 2% costituiscono modifica delle condizioni di esercizio e danno luogo a modificazioni del corrispettivo [...]"*), la quota eccedente il limite del

2% (pari a 33.789 vett*km) verrà conteggiata in detrazione ai fini della definizione del corrispettivo spettante.

L'ammontare a carico dell'Agenzia complessivamente spettante per il servizio erogato nel corso del 2011, nel caso di conferma dei calcoli da parte della Società concessionaria, risulta pertanto pari a Euro 143.478.339,88 IVA esclusa, come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino		
Anno 2011 - quota a carico dell'Agenzia²		
	vett*km/anno	Euro/anno IVA esclusa
Produzione contrattuale a carico Agenzia (comprensiva di 372.951 vett*km di maggiore produzione come da Programma Triennale)	55.082.594	145.489.399,55
Variazioni di calendario 2011 vs. 2004 (franchigia 2%)	452.016	
Produzione contrattuale anno 2011 a carico Agenzia	54.630.578	
Produzione prevista da PPdS 2011	54.922.097	
(di cui) precedentemente a carico Comuni di Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro Torinese e Venaria Reale	514.927	
(di cui) a carico di altri Enti	425.223	
Produzione prevista da PPdS 2011 a carico Agenzia	53.981.947	
differenza	-648.631	-1.738.331,08
Variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2011 non compensate con scioperi 2010	-225.697	-604.867,96
(di cui) Linea 7 Tram Storico	74.482	
(di cui) Potenziamenti 84 ^e Adunata Nazionale Alpini	15.430	
Prima fase riorganizzazione TPL urbano (luglio e dicembre)	-359.044	
Estensione Estiva Rete NightBUSter	43.036	
Variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2011 compensate con scioperi 2010	47.658	127.723,44

² Escluse le quote precedentemente corrisposte dai Comuni di Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro Torinese e Venaria Reale (complessivamente pari a 514.927 vett*km per Euro 1.454.746,39 IVA esclusa).

Servizio Express Reggia di Venaria (38.485 vett*km sab e Fes, 88.647 vett*km mar-ven feriali)	127.132	251.721,36
Agevolazioni tariffarie anno 2011		43.249,09
Totale variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2011	-699.538	-1.920.505,15
Totale produzione annua 2011 base (esclusi sbilancio PPdS 2011, Linea Venaria Express nelle giornate di sabato e Festive, Linea 7 tram storico e riorganizzazioni luglio e dicembre) ³	53.947.153	
Confronto produzione effettuata vs. produzione contrattuale	-2,06%	
Differenza con produzione contrattuale	-1.135.441	
di cui rientranti nella franchigia contrattuale (2% di 55.082.594)	1.101.652	
di cui non rientranti nella franchigia contrattuale ($\approx 0,06\%$ di 55.082.594)	33.789	-90.554,52
Totale corrispettivi anno 2011 a carico Agenzia (IVA esclusa)		143.478.339,88
Mancata produzione per scioperi anno 2011	-314.127	-841.860,36
Somma complessiva da corrispondere in acconto per Servizi erogati anno 2011		142.636.479,52
Mancata produzione per scioperi anno 2010	-163.107	-437.126,76
Residuo scioperi 2010 (gestionale ex art.4.4 Contratto di Servizio)	115.449	309.403,32

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), nella misura di Euro 0,44 per ogni km effettivamente erogato, attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia.

Si è inoltre proceduto, nel limite delle risorse disponibili, a garantire la prosecuzione del Servizio di collegamento tra il centro di Torino e la Reggia/Parco la Mandria di Venaria Reale (cd. "Venaria-Express") e della rete di trasporto notturna (cd. "Night-Buster") operante nei giorni Festivi e prefestivi da varie aree della Città verso il Centro di Torino.

Nel quadro di riduzione di risorse sopra richiamate, sono stati attuati alcuni importanti interventi di riorganizzazione già previsti nel Programma quali, ad esempio, la

³ 53.052.445 vett*km da consuntivazione GTT + 648.631 vett*km sbilancio PPdS 2011 + 359.044 vett*km effetti riorganizzazione luglio e dicembre -74.482 vett*km Linea 7 tram storico - 38.485 vett*km Venaria Express sabato e Festivi = 53.947.153 vett*km

riorganizzazione del servizio in area Falchera (Linea 50) e in area Mirafiori sud (Linea 63) a beneficio del servizio "interquartiere" e di adduzione alla Linea 4.

Nel quadro di una prima fase attuativa del Nuovo Piano di Riorganizzazione del Servizio Pubblico urbano e suburbano predisposto congiuntamente con la Società Concessionaria e il Comune di Torino, nel mese di dicembre sono stati attuati alcuni interventi di razionalizzazione quali, ad esempio:

- L'arretramento in "zona Ospedali" (Piazza Carducci) del capolinea centrale delle Linee automobilistiche 1 e 35 e in Piazza Bernini di quello della Linea 65;
- L'unificazione delle due circolari destra e sinistra in un'unica Linea 7 tranviaria storica;
- La destinazione della Linea 41 a servizio della tratta Torino-Borgaretto-Stupinigi e la conseguente istituzione della nuova Linea 48 di collegamento tra Borgaretto-Beinasco e l'Ospedale San Luigi di Orbassano;
- L'instradamento della Linea 60 lungo Corso Inghilterra e della Linea 57 lungo Corso Matteotti a servizio della nuova Stazione di Porta Susa;
- Il prolungamento della Linea 61 lungo Via Nizza sino a Largo Marconi;
- La riorganizzazione complessiva dei Capilinea in area centrale.

Nel corso del 2011 sono stati inoltre attuati, tra altri, i seguenti interventi:

1. riorganizzazione alla luce delle effettive nuove esigenze dei servizi di TPL afferenti l'area produttiva di Mirafiori: tale intervento ha consentito, senza aggravio di costi per l'Agenzia, l'istituzione di due nuove Linee circolari a servizio dei vari ingressi agli stabilimenti presenti nell'area e l'istituzione di un potenziamento della Linea 62, in modo da rispondere alle esigenze note da tempo della domanda presente lungo l'asse viario Guido Reni-De Sanctis-Pietro Cossa-Sansovino;
2. Potenziamento dei Servizi in occasione delle "Domeniche ecologiche" di gennaio e febbraio e relative agevolazioni tariffarie;
3. Potenziamento del Servizio in occasione degli eventi legati al 150^o dell'Unità d'Italia con istituzione della Nuova Linea tranviaria storica 7 e potenziamento/prolungamento a Corso Mediterraneo (ex Officine OGR) del Servizio "Venaria Express", oltre a quanto previsto in occasione dell'avvio dei festeggiamenti (17/03/2011) e dell'adunata degli Alpini (6-8/05/2011);
4. Estensione nel periodo estivo alla pressoché totalità dei comuni dell'area metropolitana del Servizio Notturno "NightBuster";
5. estensione al Comune di Borgaro della Linea 46N, migliorandone la funzione di collegamento con la linea 4 e il quartiere Falchera/Villaretto;
6. istituzione di una nuova Linea tranviaria 9B di collegamento (durante gli eventi) tra il Nuovo Stadio della Juventus (ex Stadio delle Alpi) e la Linea 1 di Metropolitana;
7. modifica della giacitura in Grugliasco della Linea 17 a beneficio del nuovo complesso residenziale sorto a nord di Corso Allamano;
8. spostamento alla Stazione Lingotto FS del Capolinea della Linea Notturna S18, migliorando le integrazioni con il servizio ferroviario e favorendo le attività culturali notturne che si svolgono nell'area;

prolungamento in Corso Settembrini della Linea tranviaria 10, a beneficio della nuova sede distaccata del Politecnico. Conseguente arretramento in Piazzale Caio Mario del Capolinea

della Linea 18 con modifica di percorso per consentire un più agevole interscambio con i servizi ferroviari della Stazione Lingotto.

2.3.3.2. Servizio di TPL extraurbano conferito dalla Provincia di Torino

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente produzione relativa all'anno 2011:

Cod.	Linea	Società	Produzione 2011 (vett*km)	Corrispettivi 2011 (IVA esclusa)
354	Carignano - Villastellone - Santena - Cambiano	AMC	36.445	41.943
442	Moncalieri (FS) - Nichelino - Torino - Buttigliera (Teksid)	AMC	51.763	43.175
---	MEBUS Settimo	AMC - DE MARCHI	76.799	88.385
259	Torino - La Loggia - Carignano - Carmagnola	ATI	355.881	390.247
243	Torino (FIAT Mirafiori) - Candiolo	CHIESA	18.451	19.038
244	Candiolo - Vinovo - Carmagnola	CHIESA	33.839	37.129
240	Carmagnola - Carignano - FIAT Rivalta	CHIESA e SADEM	61.184	64.070
246	Torino - Pianezza - Givoletto	GHERRA	340.443	375.756
247	Torino (Mirafiori) - Alpignano - Pianezza	GHERRA	30.513	30.896
248	Torino P.ta Susa - Molino di Punta	GHERRA	117.963	122.045
73	BORGO AJE-CARMAGNOLA	GTT	100.306	118.156
75	TROFARELLO-NICHELINO-FIAT RIVALTA	GTT	64.641	76.301
85	TORINO-FIAT RIVALTA	GTT	205.115	240.609
103	MONCALIERI - TROFARELLO/Movicentro	GTT	32.643	37.568
117	TORINO (P.MASS)-FIAT RIVALTA	GTT	62.394	70.276
165	TORINO-CIRIE'	GTT	158.835	176.293
166	BOSCONERO-S.BENIGNO-TORINO	GTT	130.330	144.129
382	TORINO-CASELLE (STAB. ALENIA)	GTT	11.139	12.819
432	Alpignano - Rivoli - Rivalta - Orbassano	GTT e NOVARESE	335.511	407.559
198	Torino - Orbassano - Volvera	NOVARESE	222.653	266.915
335	Rivoli - Grugliasco - S.Mauro (Stab.)	NOVARESE	44.854	55.196
435	Torino (S. Rita) - Orbassano (Sito)	NOVARESE	95.291	121.298
---	MEBUS Ospedali	NOVARESE	25.584	29.444
267	Torino - Vinovo - Piobesi - Carignano	SADEM	419.258	590.222
268	Torino - Caselle Aeroporto (fino al 3/07/2011)	SADEM	275.699	132.411
268	Torino - Caselle Aeroporto (dal 3/07/2011)	SADEM	344.661	129.065
431	Piobesi - Moncalieri	SADEM e ATI	12.720	15.283
226	Torino-Venaria-Fiano-Cafasse-Varisella	SEAG	316.416	375.688
261	Racconigi - La Loggia - None (Merloni)	SEAG	5.068	6.036
175	Torino - Superga - Baldissero - Chieri	VIGO	109.322	155.347
176	Chieri - Riva (Stab. Embraco)	VIGO	41.306	47.537
177	Torino - gal. Pino - Chieri	VIGO	10.847	12.609
178	Chieri - Tetti Ceppi - Pino	VIGO	11.956	13.872
179	Torino - Eremo - Pecetto - Chieri	VIGO	252.419	354.365
184	Chieri - Pessione - Poirino	VIGO	129.027	149.945
185	Chieri - Cambiano - Santena	VIGO	110.786	128.653
189	Chieri - gal. Pino - Torino (FIAT mirafiori)	VIGO	47.817	55.584
305	Settimo - Leinì - Volpiano - Chivasso (PIS)	VIGO	39.400	50.542
TOTALI			4.739.280	5.186.404

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia.

Sulla scorta di quanto previsto dal Programma Triennale di Agenzia, gli interventi di miglioramento previsti nell'ambito dei Servizi Extraurbani di competenza dell'Agenzia, già iniziati nel corso del 2007, sono stati sostanzialmente completati nel corso del 2008, esaurendo di fatto le risorse annue destinate a maggiori servizi nell'ambito del PTA (circa 100.000 Euro).

Così come avvenuto nel corso del 2009 e del 2010, anche nel 2011, 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.

Nel 2011 seguendo i criteri sopra richiamati, pur nel quadro economico di risorse progressivamente decrescenti sopra richiamato, è stato possibile:

- estendere il Servizio a chiamata MeBUS NordEst sia come orari di servizio (dalle 9 alle 19 senza più interruzioni), sia come ambito territoriale (Movicentro STURA, Comune di BRANDIZZO, Frazione MAPPANO di Borgaro, Caselle, Leinì, Sede MCTC/ USTIF di Strada Cebrosa, Nuovo insediamento PIRELLI di Via Brescia, OSPEDALE di Settimo Torinese e, dal mese di dicembre 2011, al Comune di Caselle Torinese e San Maurizio Canavese), ampliando altresì l'orario di servizio del call-center (ora attivo dalle 8.30 alle 14.30 dei giorni feriali) in modo da rispondere alle richieste pervenute in Agenzia, favorendone la vocazione ormai consolidata di servizio essenziale per la mobilità trasversale dei Cittadini nell'Area dell'Unione NordEst, di interconnessione tra gli altri Servizi di TPL esistenti (tutti "Torinocentrici") e di accessibilità ai servizi pubblici presenti nei territori serviti (Ospedali, ASL, Biblioteche, sportelli pubblici, Musei, etc.);
- riorganizzare e potenziare i collegamenti tra Torino e Volvera, spostando il Capolinea in Torino in Piazzale Caio Mario e "re-investendo" la produzione in maggiori servizi per il territorio;
- istituire una nuova Linea di collegamento tra il Movicentro di Trofarello (costruito in corrispondenza della Stazione ferroviaria) e l'asse di Strada Genova a Moncalieri, a beneficio delle aree commerciali e industriali esistenti lungo gli assi di Via Postiglione e Corso Savona;

riorganizzare alcuni Servizi afferenti la Val Ceronda al fine di eliminare i disagi per gli studenti/genitori derivanti dalla soppressione da parte della Provincia di alcune linee destinate al ciriacese.

2.3.3.3. Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese

Sulla base dei dati registrati e verificati dall'Agenzia, confermati dalle Società concessionarie, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE	TOTALE	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento)	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2011 (Linee 1, 2 3 e Servizio scolastico)	245.141	457.721
CONSUNTIVO 2011	242.014	450.237

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 52.312,04 in base all'appendice contrattuale sottoscritta dalle parti, attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia.

Gli interventi previsti dal programma hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l'Amministrazione comunale, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 30.000 Euro).

Nel corso del 2011 è proseguito il monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia).

2.3.3.4. Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Chieri

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI CHIERI	TOTALE	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2011 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	188.175	495.264
CONSUNTIVO 2011 (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	184.724	495.264
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-3.451	
VARIAZIONE %	-1,83%	

La minor produzione registrata (-3.451 vett*km) a consuntivo rispetto a quella contrattuale rientra della franchigia ($\pm 2\%$) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 32.528,52 (in base alla proposta di appendice contrattuale accettata dalla Società concessionaria, ma non ancora sottoscritta dalle parti), attualmente non nella disponibilità dell'Agenzia.

Gli interventi previsti dal programma hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l'Amministrazione comunale, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 130.000 Euro).

2.3.3.5. Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri

Sulla base dei dati trasmessi dall'Agenzia alle Società concessionarie, attualmente in fase di riscontro, risulta la seguente situazione:

TPL URBANO NELLA CITTA' DI MONCALIERI	TOTALE	
	veic*km	Euro (IVA esclusa)
PREVENTIVO 2011 (Linee urbane 80-84)	521.242	1.656.507
CONSUNTIVO 2011 (Linee urbane 80-84)	520.908	1.472.285
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-334	
VARIAZIONE %	-0,06%	
VARIAZIONI CONTRATTUALI 2011	0	0
PREVENTIVO 2011 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.957	222.278
CONSUNTIVO 2011 (Servizi Scolastici – numero corse)	2.566	192.886
PREVENTIVO 2011 (Linee suburbane 39 e 67)	269.590	856.757
CONSUNTIVO 2011 (Linee suburbane 39 e 67)	269.007	854.904
TOTALE 2011	789.915	2.704.297

La differenza tra la produzione urbana base a consuntivo rispetto a quella contrattuale (-334 vett*km) rientra della franchigia ($\pm 2\%$) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

Poiché, a differenza degli altri Contratti di cui sopra, il Contratto di Servizio per il TPL urbano e scolastico nella Città di Moncalieri prevede una rivalutazione annua dei corrispettivi pari al 100% dell'indice ISTAT sul TPL urbano registrato nel mese di gennaio di ciascun anno), le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), quando saranno rese disponibili, potranno essere messe a disposizione della Città stessa.

L'istituzione della Linea 103 Extraurbana (Trofarello MC-Moncalieri) sopra descritta ha creato le condizioni per riorganizzare il Programma di Esercizio della Linea urbana 83 (parzialmente sovrapposta alla nuova Linea Extraurbana) in modo da consentire l'attuazione di un prolungamento di alcune corse all'abitato di Villastellone, fornendo quindi una prima risposta alle esigenze sollevate nel corso degli anni da tale Amministrazione, senza aggravio di costi né per l'Agenzia né per le Amministrazioni interessate.

2.3.3.6. Servizi ferroviari

Nel documento del Bilancio di Previsione 2011 e Bilancio Pluriennale 2011 – 2013, redatto nel 2010, è stata inserita la tabella seguente nella quale si è riproposta l'attuazione degli interventi progettati ed ad oggi non ancora avviati per il triennio 2011 – 2013 (tutti i valori della tabella sono arrotondati):

			ESERCIZIO 2011	ESERCIZIO 2012	ESERCIZIO 2013
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA	SERVIZIO 2010	tr X km euro	2.525.000 23.350.000	2.525.000 23.350.000	2.525.000 23.350.000
	avvio Regionali Associati FM3 potenziamento linea Modane-Torino	tr X km euro		570.000 5.120.000	570.000 5.120.000
	avvio FM5 Orbassano - Porta Nuova/Stura	tr X km euro			218.000 1.950.000
	avvio FM3 Avigliana - Stura	tr X km euro			355.000 3.190.000
	SERVIZIO 2010	tr X km euro	1.100.000 20.340.000	1.100.000 20.340.000	695.000 16.310.000
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	avvio FM1 Chieri - Rivarolo	tr X km euro			2.265.000 20.339.700
TOTALE	SERVIZIO 2010	tr X km euro	3.625.000 43.690.000	3.625.000 43.690.000	3.220.000 39.660.000
	incremento del servizio riferimento 2010	tr X km euro	0 0	570.000 5.120.000	3.408.000 30.599.700
	TOTALE	tr X km euro	3.625.000 43.690.000	4.195.000 48.810.000	6.628.000 70.259.700

La definizione delle produzioni è stata basata su stime previsionali da affinare in funzione della effettiva programmazione che il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria sarebbero riusciti a realizzare. La definizione degli importi al netto dell'Iva è stata basata su compensazioni calcolate a prezzi 2010, proporzionate alla variazione di produzione e comprensive degli oneri ex art. 26, comma 3 bis, della LR 1/2000 e s.m.i.

Considerando i dati dell'esercizio consuntivo 2011, con riferimento al nuovo Contratto di servizio Agenzia – Trenitalia in vigore dal 1/1/2011 e fino al 31/12/2016 di cui si tratterà diffusamente al § 2.4.1, la tabella precedente è modificata come segue, considerato che:

- Il dato economico 2010 è assestato sulla base dell'Atto di Transizione tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A. relativo alle annualità 2008, 2009 e 2010, con cui è stato definito il periodo fra la scadenza del Contratto di Servizio prot. N. 80 Rep. Cont. del 22/12/2006, Scaduto il 31/12/2007, e il nuovo Contratto di Servizio.
- La variazione della produzione ferroviaria per l'esercizio 2011, in termini di treni x km, è dovuta:
 - a. alla traslazione della linea Torino – Bra dal Contratto della Regione al Contratto dell'Agenzia a far data dal 1/1/2011;
 - b. all'avvio del potenziamento del servizio sulla linea Modane – Susa – Torino, corrisponente a 17.602 treni x km per il periodo 11 dicembre 2011 – 31 dicembre 2011;
 - c. in minima parte, all'effetto calendario ed assestamenti del servizio GTT.
- I costi per i servizi di trasporto nell'esercizio 2011 aumentano considerevolmente per effetto del valore del nuovo Contratto Agenzia – Trenitalia; restano fermi i costi del Contratto Agenzia – GTT.
- Il dato economico 2011 del servizio reso da Trenitalia è ancora provvisorio e sarà suscettibile alle variazioni dovute alla definizione del saldo d'esercizio; allo stato attuale l'Agenzia e Trenitalia S.p.A. stanno concordando le procedure per il calcolo delle detrazioni per servizi non resi o modifiche della composizione dei rotabili.
- I costi del potenziamento del servizio sulla linea Modane – Susa – Torino, attivato in via sperimentale per l'Orario 2010/2011, sono stati inglobati nel corrispettivo contrattuale.

			ESERCIZIO 2010	ESERCIZIO 2011
CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA	SERVIZIO FERROVIARIO	<i>tr X km</i>	2.522.822	2.907.946
		<i>euro</i>	22.539.813	56.236.248
	avvio Regionali Associati FM3	<i>tr X km</i>		17.602
	potenziamento linea Modane-Torino	<i>euro</i>		
	avvio FM5	<i>tr X km</i>		
	Orbassano - Porta Nuova/Stura	<i>euro</i>		
	avvio FM3	<i>tr X km</i>		
CONTRATTO DI SERVIZIO GTT	SERVIZIO FERROVIARIO	<i>tr X km</i>	1.105.267	1.038.022
		<i>euro</i>	20.396.797	20.396.797
	avvio FM1	<i>tr X km</i>		
	Chieri - Rivarolo	<i>euro</i>		
TOTALE	TOTALE SERVIZIO FERROVIARIO	<i>tr X km</i>	3.628.089	3.963.570
		<i>euro</i>	42.936.609	76.633.045

Il potenziamento del servizio ferroviario cadenzato della linea Modane – Torino è stato progettato e realizzato sulla base delle indicazioni degli “Accordi di Pracatinat” e del “Primo Atto Aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro”. A partire dalla stima di produzione complessiva annua di circa 1.700.000 treni*km (rispetto alla produzione storica di ca 1.170.000 treni x km) e 31.800 treni*ora, per l’anno 2012 sono stati programmati ca 1.812.000 treni x km e ca 32.400 treni * ora. Il maggior costo sarà pari a 8,7M€ (valore contrattuale).

Le caratteristiche del nuovo servizio sono le seguenti:

Per il servizio base feriale nella tratta Susa – Torino è stato attivato un cadenzamento orario in entrambe le direzioni, con servizi a fermata in tutte le stazioni (compresa Grugliasco, la fermata di nuova realizzazione ma non ancora utilizzata in via sistematica); nella tratta Bardonecchia – Torino è stato attivato un cadenzamento orario in entrambe le direzioni, con servizi a fermata in tutte le stazioni in alta valle e a Bussoleno, Avigliana, Alpignano, Rosta e Grugliasco.

Per il servizio festivo nella tratta Susa – Torino è stato attivato un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con tutte le fermate intermedie e nella tratta Bardonecchia – Torino un cadenzamento biorario in entrambe le direzioni con le tutte le fermate in alta valle e a Bussoleno, S.Antonino, Avigliana, Rosta, Alpignano e Collegno.

È stata differita la fascia di sospensione del mattino del servizio ferroviario per consentire le attività di manutenzione dell’infrastruttura; per cui il servizio cadenzato ha la caratteristica di continuità in tutta la giornata.

Tuttavia in data 17/11/2011 l’Assessorato Regionale ai Trasporti ha diffuso con una specifica informativa le misure urgenti in materia di servizi di TPL che intende adottare per il triennio 2012 – 2014. In sintesi si prevede una riduzione della spesa del 10% per i servizi ferroviari a partire da luglio 2012 (con effetto nel 2012 pari al 5%). Pertanto l’Agenzia potrà disporre delle seguenti risorse per i servizi ferroviari:

- € 72.801.392,75 per l’esercizio 2012;
- € 68.969.740,50 per l’esercizio 2013.

Nel corso del 2012 saranno definite con l’Assessorato le fasi di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) sulla base delle risorse disponibili, nonostante il Contratto di

Servizio con Trenitalia preveda per l'orario 2012/2013, con il completamento del Passante ferroviario, l'avvio di una prima fase del SFM con la conferma della linea FM1 Rivarolo – Chieri ad orari cadenzati.

Anche l'attivazione della linea FM4 CARMAGNOLA –CHIVASSO, con estensioni a BRA e IVREA, resterà subordinata alla disponibilità di risorse regionali.

L'attivazione delle linee FM5 Orbassano - Porta Nuova/Stura ed FM3 Avigliana – Stura viene differita al triennio 2014-2016 poiché entrambe le linee insistono sulla tratta storica Avigliana – Torino ove dovranno essere valutati i risultati della sperimentazione del cadenzamento avviato a far data dal 11/12/2012. Inoltre la stazione di Orbassano dovrà essere oggetto di importanti lavori di regolazione a seguito delle tecnologie e delle caratteristiche del trasporto merci a cui il Gruppo Ferrovie dello Stato vuole approcciarsi nonché a seguito della nuova linea Torino – Lione.

2.3.4. Servizio ferroviario metropolitano

2.3.4.1. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio

L'Agenzia sta portando avanti il progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano con un nuovo obiettivo finalizzato alla concretizzazione di un orario realizzabile al completamento del passante e con gli interventi infrastrutturali disponibili. Continua a tenere sotto controllo ed ad indirizzare gli enti preposti circa la realizzazione degli interventi indispensabili all'avvio del SFM. Nella ricerca di nuovi scenari ed ipotesi di servizio realizzabili con le effettive disponibilità di materiale rotabile, l'Agenzia ha realizzato un documento di progetto di rinnovo del materiale rotabile ferroviario con la stima del materiale occorrente nello scenario futuro. Il materiale è stato trasmesso a Trenitalia per l'aggiornamento della consistenza del materiale rotabile in uso al fine di effettuare una valutazione condivisa del piano di sviluppo del materiale rotabile del Sistema ferroviario Metropolitano e del Nuovo Sistema ferroviario Piemonte.

Programma di rinnovo del materiale rotabile ferroviario



L'Agenzia ha predisposto con la Regione il Piano di rinnovo del materiale rotabile per il contratto di servizio individuando le tipologie di materiale rotabile con le tempistiche di messa in esercizio. Tale documento costituisce allegato 9 del Contratto di servizio Trenitalia / Agenzia.

Tempi di percorrenza

Servizi metropolitani e regionali associati



Sono stati anche individuati 5 indicatori di cadenzamento essenziali per un servizio a sistema e per la riprogrammazione annuale:

- **INDICATORE DI CADENZAMENTO FORTE:** dato dal numero di treni cadenzati sul totale treni al netto dei rinforzi
- **INDICATORE DI CADENZAMENTO DEBOLE:** dato dal numero di treni cadenzati sul totale treni al netto dei rinforzi
- **INDICATORE DI OMOGENEITÀ DI PARTENZA/ARRIVO:** dato dai treni omogenei per partenza/arrivo sul totale treni al netto dei rinforzi
- **INDICATORE DI OMOGENEITÀ DI MISSIONE:** treni omogenei per missione sul totale treni
- **INDICATORE DI COMPLETEZZA DEL SERVIZIO:** treni omogenei per partenza/arrivo sulle ore di servizio

Programma servizio 2011 – 2016

Servizi metropolitani e regionali associati



2.3.4.3. Raccolta e catalogazione delle istanze reclami e suggerimenti

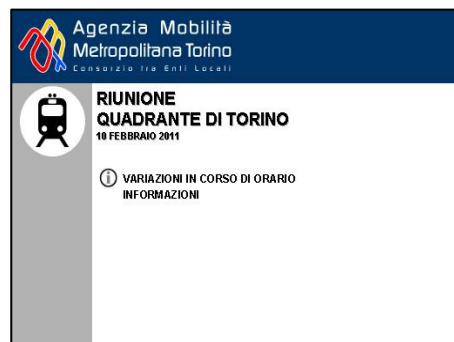
Con riferimento all'**Obiettivo PEG 1.II** Attività 3 "Potenziare la raccolta e la catalogazione delle istanze reclami e suggerimenti pervenuti anche dall'Osservatorio sul Trasporto pubblico locale per stilare una obbiettiva scaletta delle priorità da tenere in conto nella progettazione dell'orario", per analizzare le criticità dell'orario ferroviario in vigore e le proposte per i futuri orari l'Agenzia ha convocato, all'interno dell'Osservatorio regionale permanente sul trasporto pubblico locale istituito dalla Regione, la riunione relativa al quadrante di Torino. Per conoscere tutte le problematiche relative all'intero territorio regionale, l'Agenzia ha partecipato alle riunioni di quadrante che la Regione ha convocato a Novara, Alessandria e Cuneo.

Attraverso le riunioni di quadrante si può organizzare il confronto fra i fruitori del servizio ed i gestori e si possono individuare le strategie migliori di risoluzione delle problematiche avvertite dall'utenza.

Per la riunione avvenuta il 10 febbraio 2011, l'Agenzia ha realizzato un documento con l'analisi del servizio di sua competenza.

Riunione del quadrante di Torino

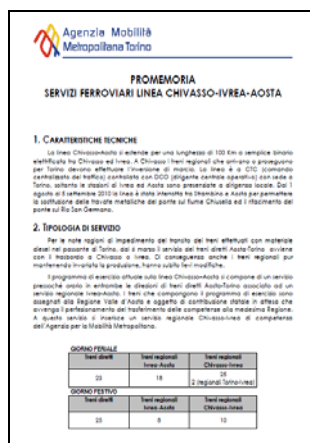
Febbraio 2011



A seguito dell'incontro del Quadrante di Novara l'Agenzia ha elaborato con il software Viriato alcune possibilità di servizio sulla linea Santhià-Biella-Novara individuando anche i necessari interventi infrastrutturali per la realizzazione.

Nel quadro delle attività rivolte all'utenza, in occasione del cambio orario, l'Agenzia predispone un orario pieghevole del Nodo di Torino. Eccezionalmente nel mese di marzo esso è stato aggiornato per le variazioni intervenute sulla linea Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta a seguito del divieto di passaggio dei treni a trazione diesel nel Passante. Ha inoltre predisposto l'orario della linea adottando una nuova formattazione molto leggibile e di facile consultazione per gli utenti.

L'Agenzia ha predisposto un promemoria sui servizi ferroviari della linea Chivasso-Ivrea-Aosta indicando le caratteristiche tecniche, la tipologia di servizio e la progettazione futura della FM4 che prevede l'estensione a Ivrea.



Promemoria servizi ferroviari Chivasso – Ivrea – Aosta

Quadro orario

Un ulteriore aggiornamento è stato effettuato per le modifiche in vigore dal 12 giugno per l'attivazione del cambio orario estivo.

Tutti gli aggiornamenti sono anche stati formattati per l'inserimento sul sito dell'Agenzia.

In occasione dell'Adunata Nazionale degli Alpini l'Agenzia ha collaborato con la Regione, Trenitalia e GTT per la programmazione dell'offerta straordinaria nelle giornate di sabato 7 e

domenica 8 maggio. L'Agenzia ha organizzato numerosi incontri per la definizione del potenziamento dell'offerta. Ha realizzato due orari differenti per le giornate su tutte le linee oggetto di potenziamento utilizzando la stessa struttura già collaudata per il servizio sulla linea Chivasso-Ivrea-Aosta. Ha anche partecipato attivamente al centro operativo istituito per l'occasione presso la centrale operativa di via delle Magnolie e presso la stazione ferroviaria di Porta Nuova.

In occasione della festa di S.Giovanni nella notte del 24 giugno l'Agenzia ha collaborato con la Regione, Trenitalia e GTT per la programmazione dell'offerta straordinaria organizzando incontri per la definizione del potenziamento dell'offerta, in modo di permettere di partecipare alle manifestazioni e rientrare dopo la mezzanotte con i servizi di trasporto pubblico. Anche in questo caso ha predisposto una capillare informazione e comunicazione.

Quadro riassuntivo degli interventi di potenziamento del trasporto ferroviario per la festa patronale di San Giovanni a Torino.



In occasione della festa di San Giovanni, patronale della città di Torino, nella notte del 24 giugno, la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Interregionale in collaborazione con Trenitalia e GTT hanno potenziato il servizio ferroviario.

Tutti i treni e i treni straordinari permettono di partecipare alle manifestazioni e di rientrare dopo la mezzanotte.

Linea Torino-Chivasso
Treno ordinario e straordinario Torino Porta Nuova - Chivasso:
• 4052 in partenza alle 00.20. Fermate intermedie tutte.
• 52039 in partenza alle 01.20. Fermate intermedie tutte.
Linea Torino-Cuneo
Treno ordinario e straordinario Torino Porta Nuova - Cuneo:
• 50111 in partenza alle 23.40. Fermate intermedie tutte.
• 50541 in partenza alle 01.20. Fermate intermedie tutte (scatto Modane).
Linea Torino-Asti
Treno ordinario e straordinario Torino Porta Nuova - Asti:
• 50443 in partenza alle 00.25. (dal tratto Torino-Asti non ferma a Cambiasso - S.P. Sallustiana - Bialla - Cossato).
• 52043 in partenza alle 01.20 (non ferma a San Paolo Solbator e San Costanzo).
Linea Torino-Susa
Treno straordinario Torino Porta Nuova Susa con tutte le fermate intermedie:
• 50534 in partenza alle 00.30.
• 50535 in partenza alle 01.30.
Linea Torino-Bardonecchia
Treno straordinario Torino Porta Nuova Bardonecchia con tutte le fermate intermedie:
• 52055 in partenza alle 00.30.
• 50537 in partenza alle 01.30.
Linea Torino-Casale
Partenze straordinarie da Torino Dora per Casale ogni ora (il minuto 15.15 dalle 23.15 alle 00.15).
Partenze straordinarie da Casale per Torino Dora ogni ora (il minuto 15.15 dalle 23.15 alle 00.15).
Con uguale orario è attivo il servizio bus DoraCity che collega Torino Dora con il centro 096.
Linea Biadene-Sestriere (Carnaromano)
• Treno straordinario Sestriere Biadene con tutte le fermate intermedie alle 00.50 in coincidenza con il treno 4052 (Torino Porta Nuova 00.20) - Chivasso (00.50) in arrivo a Sestriere alle 0.42).
• Treno straordinario Sestriere Biadene con tutte le fermate intermedie alle 01.50 in coincidenza con il treno straordinario 52039 (Torino Porta Nuova 01.20) - Chivasso (01.50) in arrivo a Sestriere alle 0.42).

2.3.4.4. Linea Modane-Torino – Cadenzamento del servizio

Obiettivo PEG 1.II Attività 2: “Cadenzamento della linea Modane – Torino: verifica che lo studio già predisposto e condiviso con Trenitalia sia ancora attuabile a seguito della nuova situazione nel Nodo di Torino e l’inserimento dei nuovi treni AV”.

Nel quadro delle attività di potenziamento della linea Modane, l'Agenzia ha verificato nei primi mesi del 2011 le richieste di modifica già presentate l'anno precedente ed entro i termini previsti per la richiesta delle tracce, il 6 aprile ha riconfermato le modifiche per l'avvio del nuovo servizio sulla linea Modane – Torino.

Con specifiche riunioni con Trenitalia si sono messi a punto i margini di miglioramento ancora attuabili rispetto alla proposta sviluppata da RFI e si sono individuate le tipologie di materiale più idonee e disponibili da utilizzare in modo omogeneo sulle due relazioni Torino-Bardonecchia e Torino-Susa. Altri incontri sono avvenuti con la Regione per la disponibilità della copertura finanziaria all'incremento del servizio.

Da giugno a settembre si sono calendarizzati specifici incontri con i dirigenti scolastici per presentare la bozza del nuovo orario ferroviario. Il cambio orario così radicale all'11 dicembre in piena attività scolastica ha comportato una capillare informazione e condivisione del progetto. Da parte dei dirigenti scolastici della Valle di Susa si è avuta una attiva collaborazione per l'adeguamento degli orari scolastici ai servizi ferroviari. Il nuovo servizio è stato accolto molto favorevolmente perché l'orario cadenzato e la continuità dei servizi permettono all'utenza studentesca l'ingresso e l'uscita indifferenziata ad ogni ora. Contemporaneamente con la Provincia di Torino si sono pianificate le lavorazioni per la realizzazione degli interscambi ferro-gomma nei nodi individuati di Avigliana-Bussoleno e Oulx.

A fine agosto, nel rispetto della tempistica indicata dal PIR, Trenitalia ha presentato la bozza orari elaborata da RFI. Lo studio però non era accettabile per la presenza di numerosi scadenzamenti dovuti all'incompatibilità con i treni a lunga percorrenza sia in tratta che in ingresso ed uscita da Porta Nuova. Dopo numerosi incontri e rielaborazioni si è giunti alla stesura di una bozza come da richieste con i treni perfettamente cadenzati su tutte le stazioni e fermate. La bozza definitiva è stata nuovamente presentata ai dirigenti scolastici. Mentre per gli istituti di Susa e Bussoleno l'orario, con alcuni opportuni spostamenti, è risultato adeguabile, per gli studenti provenienti dalla media valle e gravitanti sugli istituti di Oulx si è concordato con i dirigenti scolastici l'istituzione di bus che hanno permesso l'attivazione dell'orario senza scadenzamenti.

Con la provincia di Torino è stato realizzato l'interscambio ferro-gomma nel nodo di Oulx con i servizi da/per Sestriere, Sauze d'Oulx e Cesana

Il progetto è stato presentato con specifici incontri sul territorio. Si sono calendarizzati degli incontri con i sindaci, le amministrazioni locali ed i pendolari in Alta, Media e Bassa Valle.

Contemporaneamente si è pianificata la comunicazione del progetto ai viaggiatori. Sono stati approntati gli orarietti in formato tascabile con l'orario base e l'orario festivo integrato nella stazione di Oulx con i bus in coincidenza per le relazioni Oulx-Sauze d'Oulx ed Oulx-Cesana-Claviere-Sestriere. In seguito sono stati realizzati gli stessi orarietti personalizzati per tutte le 19 stazioni e fermate lungo la linea ferroviaria. Si è provveduto subito a ridosso dell'inizio del nuovo orario alla distribuzione degli orari presso le stazioni ferroviarie, nei punti vendita dei biglietti e presso i comuni.

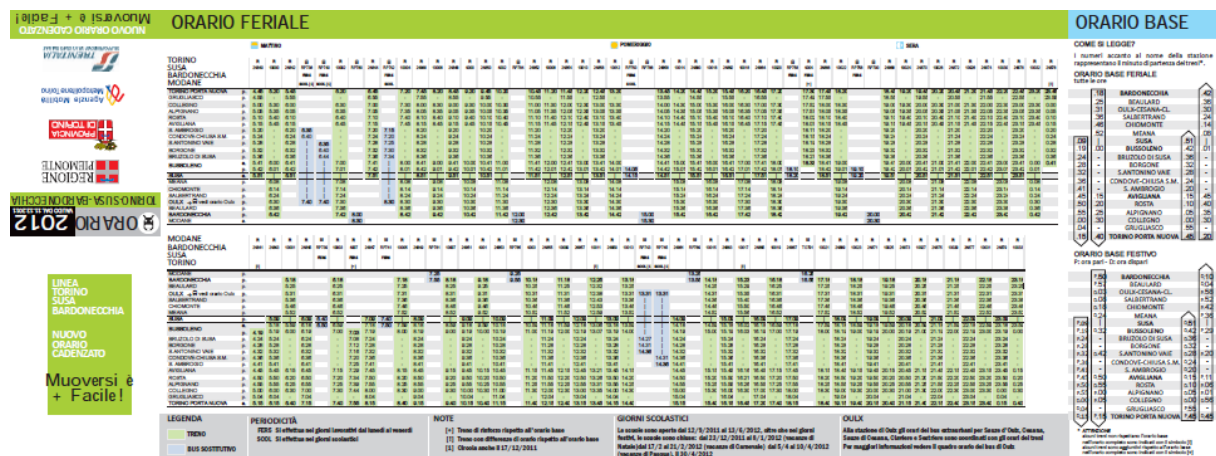


Figura 9 - Orario 2012 Torino - Bardonecchia



Figura 10 - Orario 2012 Torino - Bardonecchia (copertina)

2.3.4.5. Mappa delle polarità

Obiettivo PEG 1.II Attività 4: “Ampliare ed aggiornare la nuova mappa delle polarità presenti nelle aree servite dal SFM individuando per ciascuna linea, nelle aree esterne al Nodo di Torino, scuole secondarie, ospedali, ASL, e altri particolari attrattori di traffico. Individuare su ogni linea del SFM i migliori punti di interscambio con i servizi bus e con la mobilità privata e gli eventuali interventi di attrezzaggio”.

L'attività 4 è in continua evoluzione: la riorganizzazione dei servizi richiede costantemente l'aggiornamento delle informazioni che si acquisiscono attraverso l'analisi dell'offerta.

2.3.4.6. Integrazione ferro-gomma

Obiettivo PEG 1.II Attività 5: “integrazione ferro-gomma attraverso la riorganizzazione delle linee extraurbane presenti lungo l'asse ferroviario, l'individuazione dei nodi di interscambio ferro-gomma, la riformulazione dell'offerta ferro-gomma. Estensione della tariffa più idonea e definizione criteri di ripartizione dei ricavi da traffico”.

Per quanto attiene l'attività 5 tra febbraio e marzo si sono tenuti incontri con GTT per la modifica degli orari dei bus sostitutivi sulla linea Torino – Ceres. La modificata viabilità in Torino non permetteva il mantenimento dei tempi di percorrenza creando problematiche di mancate coincidenze. A seguito del sopralluogo sulla linea si sono concordate le modifiche entrate in vigore il 18 marzo.

Sulla linea Torino-Ceres è stato realizzato un orario tascabile integrato con tutti i servizi che gravitano sul territorio: il servizio ferroviario, i bus sostitutivi ed i bus della Sadem per l'aeroporto di Caselle. Non si tratta ancora di una vera e propria integrazione dei servizi, ma si sono proposte e condivise con le aziende alcune modifiche che hanno reso la distribuzione dell'offerta più attraente per l'utenza. L'orario tascabile è stato distribuito presso i punti vendita dei biglietti, le stazioni e gli uffici turistici.

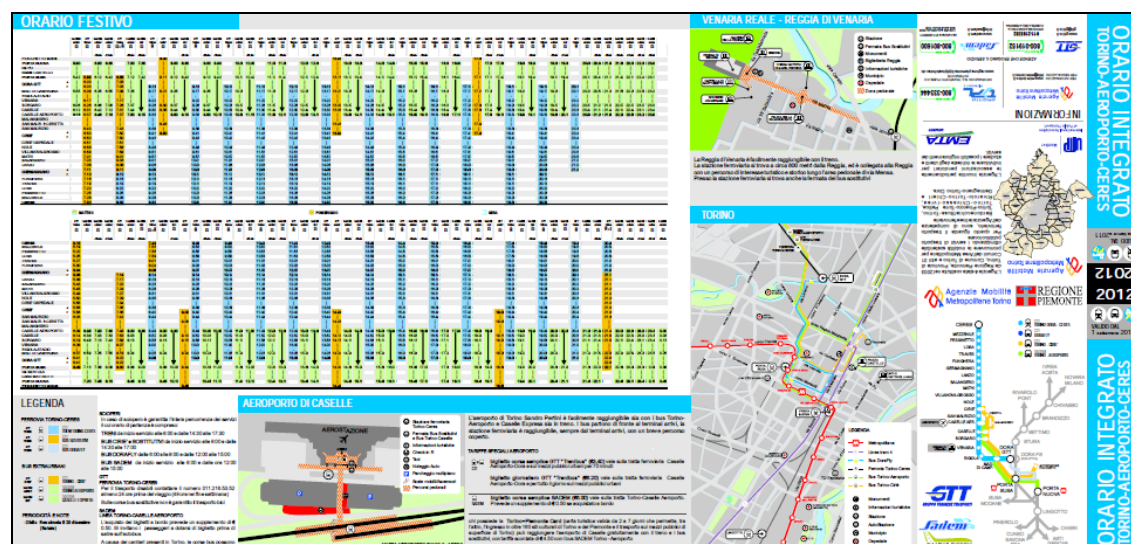
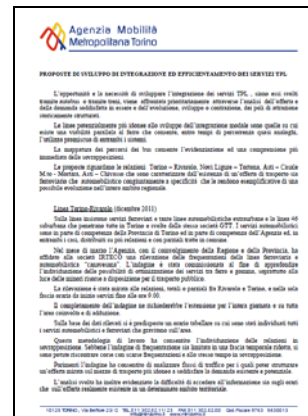


Figura 11 - Orario Torino - Ceres

A seguito delle indicazioni della Regione di efficientamento dei servizi per il contenimento delle risorse l'Agenzia ha elaborato, in numerosi incontri con la Regione e Trenitalia, un documento in cui vengono analizzate e proposte differenti soluzioni di razionalizzazione dei

Proposte di sviluppo ed efficientamento dei servizi TPL



Per ciascuna linea individuata sono stati realizzati degli orari tabellari in cui sono stati individuati tutti i servizi gravitanti sull'area, compresi quelli parziali che non interessano l'intera linea ferroviaria.

Esempio di orario tabellare

The image displays two examples of railway timetables. Each timetable is a grid with columns representing time (from 00:00 to 24:00) and rows representing different train lines or services. The cells in the grid are color-coded (red, yellow, green) to indicate the status of the service at specific times. The top timetable is for a line starting at 00:00, and the bottom one is for a line starting at 06:00. Both show a regular pattern of services throughout the day.

2.3.5. Osservazione dei servizi

2.3.5.1. Monitoraggio dei servizi ferroviari

Il sistema di raccolta, elaborazione e pubblicazione dei dati di osservazione del servizio OTF ha continuato ad esaminare i dati a consuntivo dell'esercizio ed a produrre i report di puntualità e affidabilità dei treni gestiti dalla Agenzia sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo PIC di RFI. Per ogni linea sono stati elaborati i dati di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati) e di affidabilità. In questo modo è stato possibile verificare gli impegni di qualità del servizio di Trenitalia rispetto agli standard di puntualità entro 5' e 15' dall'orario programmato di arrivo e di affidabilità (treni circolati rispetto ai treni programmati).

Con cadenza mensile si pubblicano sul sito i Report prestazioni treni – dati per linea, con elaborazioni puntuali sulle caratteristiche del servizio misurate per ogni linea gestita dall'Agenzia.

2.3.5.2. Osservazione del servizio urbano e suburbano

Il sistema di osservazione dei bus urbani e suburbani, denominato OTUS ha continuato, nel corso del primo semestre 2011, il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate.

I dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un data base dedicato, continuando la rice-trasmissione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità). Tali dati devono essere successivamente aggregati, elaborati e riprodotti in grafico in modo da consentire un costante controllo dell'evoluzione nel tempo della qualità del servizio offerto su tutte le principali linee di servizio pubblico urbano/suburbano.

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 consentito nel corso del 2011 lo 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. Avvio 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 con la Società fornitrice del Sistema una serie di Report con frequenza periodica (settimanale e mensile), definendo uno specifico sistema di controllo denominato "Cruscotto OTX" (attualmente in fase di sperimentazione), che restituisce risultati 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).

Considerati i soddisfacenti risultati raggiunti dall'implementazione di OTX nell'ambito dei Servizi di TPL extraurbano, l'Agenzia sta attualmente valutando la possibilità di estendere il Sistema a nuove flotte afferenti ai restanti Servizi di TPL di competenza.

Nel corso del 2011 è stato predisposto un contratto di manutenzione per il sistema OTX che prevede funzioni avanzate riguardanti il miglioramento delle prestazioni del sistema e l'integrazione con il BIP (Bigliettazione integrata Piemonte).

2.3.6. Il sistema tariffario

L'Agenzia ha sviluppato nel corso del 2009 il documento "Agenzia e Sistema tariffario Formula" che fornisce le indicazioni per la redazione dei capitolati di gara per i servizi di TPL della Regione Piemonte con riferimento ai servizi operanti nell'area di integrazione tariffaria. Tali indicazioni sono state recepite in tutti i capitolati di gara delle Province interessate.

Nel 2010 si è proceduto ad indire una procedura per l'affidamento di una prima indagine pilota per il riparto degli introiti Formula, volta a verificare l'affidabilità delle indagini campionarie telefoniche come strumento per la ripartizione degli introiti tra i contratti di servizio in essere. Infatti, a differenza delle indagini Formula condotte in passato che avevano lo scopo di pervenire a delle quote di ripartizione tra vettori aderenti alla convenzione Formula, le indagini future dovranno essere progettate e dimensionate per generare quote di riparto tra i contratti di servizio gomma e ferro in capo ai vari Enti locali, fatte salve delle quote fisse da riconoscere ai contratti che hanno in Formula un'offerta di servizio limitata (province piemontesi diverse da Torino) per i quali l'ampiezza del campione intervistato non sarebbe comunque in grado di dare informazioni attendibili sull'utilizzo dei servizi.

All'inizio del 2011 è stato affidato il servizio ad un Istituto di ricerca e a partire dal mese di marzo sono state effettuate le interviste. Sono state effettuate 5000 interviste ad abbonati Formula e nel secondo semestre 2011 verranno elaborati i risultati. L'indagine Formula è compresa nell'**obiettivo PEG 1.V Integrazione tariffaria - Attività 1 Indagine Formula per il riparto tra contratti di servizio**. Nel secondo semestre 2011 la ditta affidataria ha consegnato gli archivi con le indagini effettuate e sono cominciate le attività di verifica dei dati raccolti e della congruenza delle risposte degli intervistati. Tale attività è prevista continuare nei primi mesi del 2012.

Nel primo semestre 2011 sono proseguite le attività del tavolo di lavoro sul **BIM (Biglietto Integrato Metropolitano)**. I lavori hanno riguardato l'analisi delle seguenti problematiche:

- la redazione di una proposta di biglietto integrato che si affianca e non sostituisce i titoli di viaggio esistenti, dando al cliente la possibilità di scelta a seconda del tipo di spostamento (monomodale con i biglietti non integrati o plurimodale con il BIM);
- l'analisi della problematica dei limiti di tratta urbana / suburbana individuando e analizzando vantaggi e svantaggi delle possibili soluzioni (istituzione di una c.d. "zona grigia" tra la zona urbana U e la corona metropolitana A, adozione di un biglietto di "corsa breve" sul modello delle applicazioni esistenti in altri paesi europei).

È stato prodotto un documento che è stato illustrato nel corso della riunione del tavolo di lavoro il 12 maggio.

BIM – BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

Proposta di struttura tariffaria e prime indicazioni metodologiche per la stima del mercato

12 Maggio 2011



Nel corso della successiva riunione del 18 ottobre sono stati affrontati i seguenti temi: ipotesi di livello tariffario, riduzione degli effetti di confine e valutazione di una possibile forma di biglietto per la tratta breve, analizzando le buone pratiche di alcuni Paesi europei.

BIM – BIGLIETTO INTEGRATO METROPOLITANO

18 Ottobre 2011



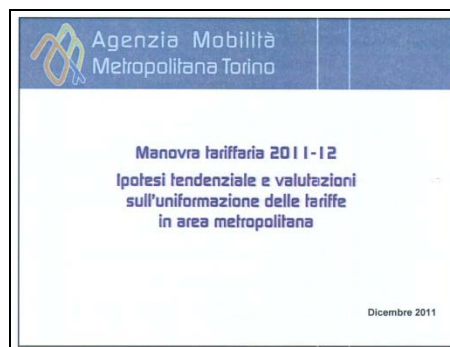
Nel secondo semestre del 2011 si è lavorato alla predisposizione dell'adeguamento tariffario del 2012. A tale scopo è stato effettuato uno studio per quantificare la riduzione degli introiti derivante da una più o meno spinta uniformazione delle tariffe dei biglietti di trasporto pubblico urbano/suburbano dell'area di Torino.

Non potendo da subito introdurre il BIM, si è tuttavia scelto di introdurre un carnet a tariffa unica per le zone A + U dell'area Formula, seppur valevole solo sui servizi urbani e suburbani.

MANOVRA TARIFFARIA 2011-12

Ipotesi tendenziale e valutazioni sull'uniformazione delle tariffe in area metropolitana

Dicembre 2011



2.4. Amministrazione del sistema di TPL

La Regione Piemonte ha confermato il complesso dei servizi ferroviari del 2006 riconoscendo nel progetto del SFM il sistema portante del servizio di Trasporto Pubblico

dell'Area Metropolitana da avviare all'ultimazione dei lavori relativi al quadruplicamento del nodo di Torino (2012).

Il servizio ferroviario dell'Agenzia è suddiviso nei due contratti di servizio con Trenitalia SpA e con GTT SpA.

2.4.1. La gestione dei contratti ferroviari – il contratto con Trenitalia

In data 28/6/2011 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio (prot. n. 165 Rep.Cont.) fra l'Agenzia e Trenitalia, che ha sostituito il Contratto di Servizio Prot. N. 80 Rep. Cont. del 22/12/2006, valevole dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2007.

Ad ogni modo, tenuto conto che l'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore Trasporto Pubblico Locale per il triennio 2007/2009, stipulato il 26/03/2008 fra la Regione Piemonte e l'Agenzia, rendeva disponibili le specifiche risorse per il finanziamento dei servizi ferroviari, l'Agenzia ha fatto valere la clausola di ultrattività del contratto che prevedeva una estensione della sua validità fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio, subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento.

Nel lungo periodo transitorio 2008, 2009 e 2010 che ha portato al nuovo contratto, Trenitalia ha garantito l'esecuzione dei servizi previsti dall'orario ferroviario.

L'Atto di transazione per regolare il periodo transitorio ha avuto un percorso durato quasi 12 mesi.

In data 13/12/2010 la Regione Piemonte ha siglato un apposito "Protocollo d'Intesa" con Ferrovie dello Stato S.p.A. e Trenitalia S.p.A. per il potenziamento ed il miglioramento del servizio ferroviario in Piemonte mediante il quale le Parti hanno concordato di procedere alla stipula del Contratto di Servizio tra Regione e Trenitalia S.p.A., sulla base delle linee guida di cui all'Allegato A del medesimo Protocollo. All'art. 15 del Protocollo d'Intesa è stata espressa la previsione di effettuare la regolarizzazione del periodo pregresso 2008 – 2010, con una chiusura contabile determinata forfaitariamente, al netto dei finanziamenti Ministeriali diretti dallo Stato alla Società medesima.

Al fine di procedere alla regolazione delle partite contabili aperte fra le Parti, la Giunta Regionale e il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia – rispettivamente con D.G.R. n. 15/1324 del 29/12/2010 e Deliberazione n. 5/2011 del 08/04/2011 – hanno deliberato di autorizzare la transazione contrattuale economica/amministrativa tra Regione Piemonte, Agenzia e Trenitalia S.p.A. afferente l'esercizio del trasporto pubblico ferroviario regionale esercito da Trenitalia S.p.A. in Piemonte, relativa alle annualità in questione.

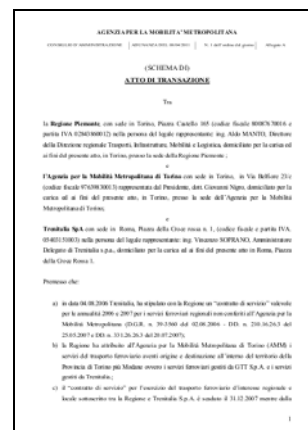
L'Atto di Transazione fra Agenzia e Trenitalia S.p.A. del 28/06/2011 (n. Rep.Cont. 164) prevede:

- a) al comma 9, il riconoscimento a Trenitalia S.p.A., da parte dell'Agenzia, della somma di 67.125.479,70 oltre I.V.A. a titolo di chiusura contabile degli esercizi 2008, 2009 e 2010;
- b) al comma 10, la presa d'atto da parte di Trenitalia S.p.A. di aver ricevuto dall'Agenzia, per il medesimo periodo, la somma di euro 54.352.742,77 oltre I.V.A.;
- c) al comma 11, l'impegno dell'Agenzia a liquidare a titolo di saldo la somma di euro 12.772.736,93 oltre I.V.A..
- d) al comma 16, la dichiarazione espressa dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino di non effettuare nei confronti di Trenitalia S.p.A., per il periodo 2008/2009/2010, ulteriori rivendicazioni risarcitorie o altro tipo di richieste di carattere economico e/o contestazioni di alcun genere rispetto all'esecuzione dei servizi ferroviari e ad ogni altro aspetto in qualunque modo connesso con l'esecuzione e la commercializzazione dei

servizi medesimi; detta dichiarazione revoca di fatto le trattenute già determinate nel medesimo periodo.

ATTO DI TRANSAZIONE CON TRENITALIA

Aprile 2011



In sintesi l'accordo fra le Parti per il riconoscimento forfetario dei servizi resi prevede i seguenti importi, sufficientemente coperti dagli impegni disposti nel triennio:

SOMME DOVUTE A TRENITALIA SPA				IMPEGNI DELL'AGENZIA
	imponibile	iva	totale	totale
esercizio 2008	22.078.583,87	2.207.858,39	24.286.442,26	25.171.125,10
esercizio 2009	22.507.082,98	2.250.708,30	24.757.791,28	25.171.125,10
esercizio 2010	22.513.958,37	2.251.395,84	24.765.354,20	25.171.125,10
esercizio 2010	25.854,48	5.170,90	31.025,38	31.025,38
totale	67.125.479,70	6.715.133,42	73.840.613,12	75.544.400,68

Pertanto, tenuto conto degli impegni determinati a favore di Trenitalia S.p.A. per le annualità 2008, 2009 e 2010 e delle somme non corrisposte ma opportunamente conservate a residuo, con la Determinazione n. 344 del 8/09/2011 l'Agenzia ha disposto la liquidazione delle partite economiche a saldo.

Per quanto riguarda il nuovo Contratto di Servizio ferroviario del 28/06/2011, valevole per le annualità 2011 – 2016, è stato attivato il Comitato Tecnico di gestione del contratto, con funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto per quanto riguarda l'adempimento delle singole clausole contrattuali, con particolare riferimento all'applicazione di sanzioni, riduzioni di corrispettivo e riconoscimento di incentivi. La segreteria del Comitato è stata posta in capo all'Agenzia. Il Comitato è composto da due rappresentanti per ciascuna delle Parti ma può avvalersi anche della collaborazione di esperti, con funzioni consultive, di riconosciuta esperienza in materia di mobilità e trasporto pubblico, nominati di comune accordo tra le Parti e con spese a carico della parte richiedente.

Il primo atto del Comitato, nella seduta del 28/09/2011, è stato l'approvazione dell'apposito "Regolamento" di funzionamento, che prevede compiti del Comitato e modalità di svolgimento delle riunioni.

REGOLAMENTO DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO TECNICO DI GESTIONE DEL CONTRATTO

Settembre 2011



Considerato che dal 11/12/2011 sarebbe stato avviato il nuovo servizio ferroviario cadenzato sulla linea Modane – Torino, in sede di Comitato l'Agenzia ha presentato gli indici di cadenzamento elaborati sul servizio 2011 e sul servizio di prossima attivazione. Gli indicatori hanno misurato le performance di servizio rispetto ad un orario ideale di cadenzamento giornaliero, per tipologia di missione dei treni e rispetto a tempi di percorrenza standard obiettivo. In buona sostanza gli indicatori hanno rappresentato oggettivamente un'ottima realizzazione del progetto orario di potenziamento concordato nel tempo fra Agenzia e Trenitalia.

Al fine di valutare l'incremento di utenza che si auspica sulla medesima linea grazie al nuovo servizio, è emersa inoltre l'esigenza di stimare con la miglior approssimazione possibile la domanda soddisfatta nell'annualità 2011. Pertanto le Parti hanno iniziato un percorso di studio con l'obiettivo di addivenire ad una metodologia di stima degli utenti e dei ricavi da traffico. Le stesse metodologie concordate dovranno poi essere applicate per l'annualità 2012 onde rendere evidenziabili gli effetti del servizio cadenzato.

Il Contratto di Servizio del 28 giugno 2011 prevede la possibilità di effettuare servizi automobilistici in sostituzione di servizi ferroviari programmati dagli Enti ma non effettuabili attraverso l'utilizzo di convogli ferroviari per motivazioni gestionali. Per l'esercizio 2011 trattasi di ca 366.200 bus x km in Provincia di Torino (tratte Chieri-Torino, Modane-Susa-Torino, Torino-Pinerolo-TorrePellice, Torino-Chivasso-Ivrea) e di ca 266.700 bus x km in Provincia di Cuneo (linea Torino – Bra – Ceva).

Il Contratto prevede altresì la facoltà dell'Agenzia, a far data dal 2012, di non richiedere a Trenitalia l'effettuazione dei servizi sostitutivi con autolinee, senza che ciò comporti a carico di Trenitalia oneri né obblighi per l'eventuale definizione, con le Società di autotrasporto, di accordi riguardanti l'attivazione di integrazioni modali o l'ammissione della clientela FS ai servizi automobilistici delle linee interessate.

Pertanto, in accordo con l'Assessorato Regionale ai trasporti che stava procedendo nella medesima maniera, l'Agenzia, con nota prot. 3863 del 19/9/2011 indirizzata a Trenitalia, si allineava alla richiesta della Regione e anticipava i procedimenti che avrebbe intrapreso con le amministrazioni provinciali per regolare il processo di subentro economico – amministrativo nella gestione del servizio con autobus, prevedendo comunque la necessità di garantire l'invarianza delle condizioni commerciali per l'utenza.

La *ratio* di questa separazione di tipologia di servizio dal complesso di produzione contrattuale operata dagli Enti al termine dell'annualità 2011 è da iscriverne in una più ampia attività di razionalizzazione dei servizi di TPL compresi quelli ferroviari, la cui finalità

principale viene ad essere il contenimento delle risorse pubbliche. Infatti le Province, sulla base delle risorse complessivamente stanziare per i servizi di loro competenza, separate dai Contratti ferroviari in essere, potranno effettuare un'attenta ristrutturazione degli orari, elidendo le eventuali duplicazioni causate dalla gestione di differenti soggetti.

A conclusione del percorso di trasferimento alle Province della gestione dei servizi sostitutivi, con D.G.R. del 5/12/2011, oggetto: trasferimento del servizio sostitutivo effettuato mediante autobus, dal contratto di servizio Regione – Trenitalia nell'ambito dei servizi minimi provinciali, la Giunta Regionale deliberava, fra l'altro:

il trasferimento dei servizi ferroviari sostitutivi effettuati mediante autobus dal Contratto Regione – Trenitalia e Agenzia per la Mobilità Metropolitana – Trenitalia, riconducendoli nell'ambito dei servizi minimi provinciali con applicazione dell'art. 5 della L.R. 4 gennaio 2000, n. 1;

il trasferimento all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di ulteriori risorse per il 2012, rispetto al corrente anno, pari a euro 431.981,50 (importo comprensivo dell'Iva) per far fronte alle richieste economiche delle Amministrazioni provinciali idonee ad uniformare i corrispettivi verso le imprese esercenti.

Quindi, a far data dal 11/12/2011 (data di cambio dell'orario ferroviario), l'Agenzia ha disposto il trasferimento dei servizi ferroviari sostitutivi effettuati mediante autobus dal Contratto Agenzia per la Mobilità Metropolitana – Trenitalia ai Contratti di servizio in essere nella Provincia di Cuneo, per una produzione complessiva di ca 266.700 bus x km, afferenti alle relazioni ferroviarie Torino – Bra e Carmagnola – Bra – Ceva, e nella Provincia di Torino, per una produzione complessiva di ca 328.000 bus x km, afferenti alle relazioni ferroviarie Chieri - Torino, Modane – Susa – Torino, Torino – Pinerolo – Torre Pellice, Torino – Chivasso - Ivrea, riconducendoli nell'ambito dei servizi minimi provinciali.

Il trasferimento della produzione per la Provincia di Torino sconta già una razionalizzazione di ca 38.000 bus x km operata dall'Agenzia, in accordo con l'Amministrazione provinciale, per la cancellazione di una serie di servizi ormai resi superflui dell'avvio del servizio ferroviario ad orario cadenzato.

2.4.2. La gestione dei contratti ferroviari – il contratto con GTT

Il Contratto di Servizio applicato nel 2011 è il Contratto sottoscritto nel 2006, con validità prevista fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento dei servizi; il Contratto disciplina l'esercizio sulle linee "Canavesana" e Torino Dora – Germagnano – Ceres.

Nel corso dell'esercizio 2001 il servizio di base è stato sussidiato da particolari servizi straordinari correlati alle manifestazioni del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, in occasione dell'Adunata Nazionale degli Alpini programmata nelle giornate del 7 e 8 maggio e in occasione dei festeggiamenti di San Giovanni a Torino, la notte fra il 24 e 25 giugno 2012, con un programma di rinforzo su entrambe le linee che ha consentito di effettuare servizi ferroviari fino a notte inoltrata.

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

Per quanto riguarda il monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari, l'Agenzia ha utilizzato i report mensili elaborati dalla Società IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – che hanno consentito l'analisi del servizio erogato; gli impegni contrattualmente pattuiti in materia di qualità del servizio sono stati rispettati per tutti i trimestri 2011 e, conseguentemente, non è stata addebitata alcuna penale.

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 predisposti dall'Agenzia hanno infatti la prevalente finalità di integrare l'informazione al pubblico di più vettori; si è colta infatti l'occasione di comunicare in maniera integrata il servizio di Trenitalia e GTT sulle linee ferroviarie del nodo di Torino.

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 2011 si è focalizzata l'attenzione sul rilancio della comunicazione riguardo il servizio notturno Night Buster e SFM.

2.5. La strategia degli investimenti

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

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

A tal proposito, in particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione – costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti di ascensori e scale mobili presenti nelle stazioni della metropolitana al fine di concederne le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio. Nel 2011, in previsione dell'apertura al pubblico del tratto di Metropolitana Porta Nuova – Lingotto, l'Agenzia continuerà tale attività su circa 60 nuovi impianti tra ascensori e scale mobili, facendo ricorso sia a personale interno che a personale esterno opportunamente qualificato.

Con Determinazioni nn.107 e 108 del 04/03/2011, a seguito del favorevole esito delle prove e verifiche funzionali previste dal DPR 753/80, è stata autorizzata l'apertura al pubblico esercizio, rispettivamente, dei 19 ascensori e delle 37 scale mobili presenti nella tratta Porta Nuova-Lingotto della Linea 1 di Metropolitana.

Terminate favorevolmente anche le corrispondenti prove su parte degli impianti di risalita (parte di GTT e parte di RFI) presenti nella nuova Stazione Ferroviaria e Metropolitana di Porta Susa, con Determinazioni n.278 del 07/07/2011, n.342 e n.343 del 07/09/2011, n.340 e n.341 del 07/09/2011, n.361 del 21/09/2011 è stata autorizzata l'apertura al pubblico esercizio dei corrispondenti impianti.

2.5.2. Piano autobus in base a normativa regionale

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché dei relativi investimenti, in relazione alle risorse che saranno destinate a tale scopo dalla Regione Piemonte.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con la Regione, 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 e delle stazioni ferroviarie;
- 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.
- Predisporre un adeguato piano di acquisizione del materiale rotabile necessario all'effettuazione del SFM

Nel corso del 2011 la Regione Piemonte, con DGR n. 30-2362 del 22 luglio 2011, ha approvato il piano degli investimenti del trasporto pubblico locale su gomma per l'anno 2011 e individuato i criteri generali e modalità di contribuzione per il rinnovo del parco rotabile impiegato nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

Nel mese di dicembre, in attuazione degli indirizzi di cui alla precedente DGR, con D.D. n.307 del 15/12/2011 la Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte ha effettuato la ripartizione e l'assegnazione ai vari Enti soggetti di delega delle risorse destinate al rinnovo del parco autobus.

Nel corso del 2012, terminata la ricognizione con le Società beneficiarie dei veicoli che saranno alienati e di quelli che saranno acquistati, si procederà con le fasi di verifica e controllo previsti dai Documenti sopra richiamati al fine, in caso favorevole, di autorizzare l'impiego in linea dei veicoli di nuova acquisizione e liquidare i relativi contributi spettanti.

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.

Rispetto alle attività di cui sopra, già richiamate nella Relazione Previsionale Programmatica 2011, al primo semestre sono state portate avanti attività preparatorie.

PARTE 3. PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

3.1. Innovazione gestionale

Le iniziative programmate per intervenire sull'innovazione gestionale sono rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate che consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

In un'ottica di miglioramento delle conoscenze e delle capacità professionali si sono portati avanti importanti iniziative formative del personale dell'Agenzia; il confronto con le esperienze più rilevanti anche a livello europeo, da un lato ha consentito un arricchimento delle professionalità interne, dall'altro ha consentito di attivare forme di collaborazione/formazione che vedranno nei prossimi mesi il coinvolgimento dell'Agenzia per il 10° programma di formazione UITP che prevederà una sessione in Torino e nel programma Leonardo da Vinci in partenariato con l'Agenzia di Varsavia ZTM.

3.1.1. Adozione di software open source

Il programma per il 2011 prevede la migrazione al sistema di gestione contenuti Plone per il sito istituzionale dell'Agenzia. Tale programma è oggetto di specifico progetto incluso nel PEG 2010 all'**Obiettivo 3. Il Piattaforma Open Source MTM**.

Dal 1 febbraio 2011 il nuovo portale è attivo all'indirizzo www.mtm.torino.it e la totalità dei contenuti presenti sul sito precedente risulta migrata sulla nuova piattaforma.

Nel corso del primo semestre è stata attivata anche la sezione "Albo pretorio on line" dove vengono affissi tutti quegli atti per i quali la legge impone la pubblicazione. Dal 1 gennaio 2011 l'Albo Pretorio on line va a sostituire in maniera definitiva il vecchio Albo cartaceo esposto all'interno degli enti pubblici.

Parallelamente è attiva la sezione del sito istituzionale in lingua inglese che contiene una selezione dei contenuti mirata al potenziale interesse dei visitatori esteri (in primis membri dell'EMTA e dell'UITP, associazioni internazionali a cui l'Agenzia aderisce).

A fine 2011 tutte le attività previste con riguardo al nuovo sito web istituzionale risultano concluse e pienamente operative.

3.1.2. Saperi e conoscenze

Nel 2011 i principali percorsi formativi che hanno coinvolto il personale dell'Agenzia sono stati :

- 9° e 10° Programma di formazione dell'UITP per funzionari del trasporto pubblico (9th and 10th Training Programme for Public Transport Managers).
- Corso di formazione sull'uso dei modi curato dal Politecnico di Torino.

Appare opportuno segnalare le iniziative di formazione che hanno visto l'Agenzia come soggetto portatrice di esperienza professionale e che hanno portato alla sottoscrizione di una convenzione con il Politecnico di Torino per l'attivazione di tirocini formativi presso l'Agenzia: nel primo semestre 2011 sono stati ospitati due studenti laureandi di cui uno straniero.

Inoltre a seguito dell'approvazione di una convenzione con l'agenzia formativa ENGIM Piemonte per l'attivazione di stages formativi presso l'Agenzia è stato ospitato, sempre nel

2011, uno stagista partecipante ad un corso di formazione professionale denominato "Tecnico superiore per la mobilità aziendale e privata".

Infine l'Agenzia ha autorizzato proprio personale a coprire il posto vacante della docenza dell'insegnamento "Pianificazione e gestione della mobilità" del corso di laurea in Pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale presso la II Facoltà di Architettura, del Politecnico di Torino.

L'insegnamento, previsto in 12 lezioni settimanali per un totale di 36 ore è stato tenuto, a titolo gratuito ed in orario di lavoro, tra il 23 marzo ed il 22 giugno 2011.

Per gli studenti iscritti all'insegnamento è stato predisposto nel portale web dell'Agenzia un sito apposito, ad accesso riservato, ove è stato messo a disposizione il materiale didattico approntato.

Corso di Laurea Triennale in
Pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale
Pianificazione e Gestione della mobilità.
(presentazione del corso)
23/03/2011



Argomenti trattati.
22/06/2011°



Il Programma europeo Leonardo da Vinci rientra nel quadro delle iniziative promosse dall'Unione Europea per la circolazione della conoscenza tra i Paesi dell'Unione. In particolare, esso permette alle organizzazioni di cooperare con partner europei, scambiare buone pratiche e accrescere l'esperienza lavorativa del personale.

L'Agenzia prende parte attivamente al programma Leonardo da Vinci. A questo scopo, un accordo di cooperazione è stato firmato con ZTM (l'Agenzia per la mobilità di Varsavia). Il programma specifico si chiama "Nuova cultura della mobilità a Varsavia" e ha ricevuto i finanziamenti dall'Unione Europea nel quadro del programma Leonardo da Vinci.

L'obiettivo principale del progetto è migliorare la qualità del trasporto pubblico grazie alla formazione di specialisti per la gestione del trasporto pubblico a Varsavia secondo standard europei. È previsto che il personale effettui periodi di stage a Vienna e Torino nel primo semestre del 2012, per confrontare le buone pratiche locali presso Wiener Linien e AMM Torino.

L'Agenzia ha predisposto l'accoglienza di 6 risorse umane di ZTM in gruppi di due per un complessivo di tre periodi di quattro settimane ciascuno nell'arco di tempo che va da gennaio

a marzo 2012. Durante detto periodo i partecipanti avranno l'occasione di conoscere la realtà dei trasporti nell'area metropolitana torinese, con un coinvolgimento nelle varie attività di pianificazione e progettazione condotte dall'Ente ed effettuando anche delle visite tecniche organizzate ad hoc presso aziende di trasporto, centri di controllo (rete ferroviaria, rete metropolitana, etc) e impianti fissi.

PARTE 4. RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

4.1. GESTIONE FINANZIARIA

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

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

Riscossioni	146.444.776,65	
Pagamenti	164.545.001,10	
<i>differenza</i>		-18.100.224,45
Residui attivi della competenza	125.282.309,59	
Residui passivi della competenza	106.246.168,22	
<i>differenza</i>		19.036.141,37
avanzo al 31.12.2011		935.916,92

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

- fondo iniziale di cassa al 1° gennaio 2011	€	13.469.742,54
- riscossioni nell'esercizio	€	254.714.202,78
- pagamenti nell'esercizio	€	261.242.774,41
fondo di cassa al 31 dicembre 2011	€	6.941.170,91
residui attivi	€	156.884.835,19
residui passivi	€	153.281.086,30
avanzo di amministrazione accertato	€	10.544.919,80

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2011 corrisponde al saldo del conto del tesoriere, depositato in contabilità fruttifera presso lo stesso per € 4.241.669,18 e depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato per € 2.699.501,73.

4.1.1. Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2011 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	9.761.500,00
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	0,00
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	257.242.537,38
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	4.117.911,44
Totale Titolo II	€	271.121.948,82
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	0,00
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	200.050,00
Rimborsi da Enti e privati	€	4.674,28
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	0,00
Totale Titolo III	€	204.724,28

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2011
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	271.121.948,82
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	204.724,28
Totale generale Entrate Correnti		271.326.673,10
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
Totale generale Entrate da trasferim. di capitale		0,00

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2011, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

INTERVENTO		PER T.P.L.	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	0,00	1.342.032,46	1.342.032,46
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	0,00	20.241,61	20.241,61
Prestazioni di servizi	€	267.536.702,68	369.584,59	267.906.287,27
Utilizzo di beni di terzi	€	0,00	175.909,12	175.909,12
Trasferimenti	€	717.966,63	47.298,43	765.265,06
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00	1.449,02	1.449,02
Imposte e tasse	€	0,00	160.701,18	160.701,18
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	7.164,13	7.164,13
Totale Titolo I	€	268.254.669,31	2.124.380,54	270.379.049,85
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	11.706,33	11.706,33
Trasferimenti di capitale	€	0,00	0,00	0,00
Totale Titolo II	€	0,00	11.706,33	11.706,33
TOTALE COMPLESSIVO	€	268.254.669,31	2.136.086,87	270.390.756,18

PARTE II - SPESA		Impegni 2011
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	270.379.049,85
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
Totale generale Spese correnti		270.379.049,85
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	11.706,33
Totale generale Spese in conto capitale		11.706,33

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

	2011
<i>Entrate Correnti</i>	<i>271.326.673,10</i>
<i>Spese Correnti</i>	<i>270.379.049,85</i>
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	<i>0,00</i>
<i>Situazione economica</i>	<i>947.623,25</i>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2011 a **€ 11.706,33** sono stati finanziati interamente da entrate proprie.

4.1.2. Scostamento tra le previsioni

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

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2011</i>
<u>Entrate</u>			
Titolo II - Trasferimenti	263.343.730,00	271.144.832,00	271.121.948,82
Titolo III - Entrate extratributarie	171.000,00	262.000,00	204.724,28
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	1.050.000,00	1.050.000,00	400.413,14
Avanzo applicato	0,00	0,00	0,00
<i>Totale generale Entrate</i>	<i>264.564.730,00</i>	<i>272.456.832,00</i>	<i>271.727.086,24</i>

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2011</i>
<u>Spese</u>			
Titolo I - Spese correnti	263.424.230,00	271.386.032,00	270.379.049,85
Titolo II - Spese in conto capitale	90.500,00	20.800,00	11.706,33
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	1.050.000,00	1.050.000,00	400.413,14
<i>Totale generale Spese</i>	264.564.730,00	272.456.832,00	270.791.169,32
<i>Risultato di gestione (avanzo di competenza)</i>			935.916,92
<i>Totale a pareggio</i>			271.727.086,24

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

n. 12 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28/06/2011

n. 15 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28/06/2011

n. 16 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18/07/2011

n. 3 dell'Assemblea consortile nella seduta del 16/09/2011 con la quale si è inoltre provveduto alla ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi ed alla presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL.

n. 5 dell'Assemblea consortile nella seduta del 16/09/2011 di Assestamento generale di Bilancio.

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

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate-** pari a minori entrate per **€ 22.883,18** derivano da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	-	21.650,00
Minori trasferimenti da Regione Piemonte	€	-	70,62
Maggiori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	7.837,44
Minori contributi da Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	8.000,00
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000,00

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate-** pari a maggiori entrate per **€ 57.275,72** derivano da:

Minori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	-	20.000,00
Minori interessi attivi su giacenze di cassa	€	-	39.950,00
Maggiori proventi diversi	€	+	2.674,28

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€ 1.006.982,15** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	64.767,54
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	25.458,39
Prestazioni di servizi	€	712.131,73
Utilizzo di beni di terzi	€	7.090,88
Trasferimenti	€	9.434,94
Interessi passivi ed oneri finanziari	€	50,98
Imposte e tasse	€	47.698,82
Oneri straordinari della gestione corrente	€	335,87
Fondo di riserva	€	140.013,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€ 9.093,67** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	9.093,67
Trasferimenti di capitale	€	0,00

4.1.3. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€ 4.002.631,31** derivanti da:

Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	-	4.003.940,55
Minori trasferimenti dalla Regione per Iva pagata sulle compensazioni economiche del contratto TPL	€	-	62.874,93
Minori trasferimenti dalla Regione per i servizi del TPL	€	-	0,48
Maggiori trasferimenti dal Comune di Torino per il servizio TPL	€	+	62.874,93
Maggiori trasferimenti dagli altri Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	1.320,87
Minori trasferimenti dai Comuni non consorziati per servizi TPL	€	-	3,95
Minori ritenute previdenziali ed assistenziali al personale	€	-	7,20

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€ 4.698.881,34** derivanti da:

Minori spese per personale	€	5.112,78
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	97,85
Minori spese per prestazioni di servizi	€	606.741,71
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	3.707,38
Minori trasferimenti	€	4.014.923,23
Minori spese per imposte e tasse	€	8.342,39
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	59.956,00

4.1.4. *Riscontro dei risultati della gestione*

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

Gestione di competenza		
Totale accertamenti di competenza	+	271.727.086,24
Totale impegni di competenza	-	270.791.169,32
SALDO GESTIONE COMPETENZA	+	935.916,92
Gestione dei residui		
Minori residui attivi	-	4.066.873,40
Maggiori residui attivi	+	64.242,09
Minori residui passivi	+	4.698.881,34
SALDO GESTIONE RESIDUI	+	696.250,03
Riepilogo		
SALDO GESTIONE COMPETENZA	+	935.916,92
SALDO GESTIONE RESIDUI	+	696.250,03
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO	+	0,00
AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO	+	8.912.752,85
<u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2011</u>	+	<u>10.544.919,80</u>
FONDO DI DOTAZIONE	-	2.500.000,00
AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE	+	8.044.919,80

4.2. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

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

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

ATTIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2011	VARIAZIONI + -		CONSISTENZA AL 31.12.2011
A) IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	255.064,87	21.384,83	86.331,30	190.118,40
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
Totale immobilizzazioni	255.064,87	21.384,83	86.331,30	190.118,40
B) ATTIVO CIRCOLANTE				
CREDITI	143.874.583,04	278.611.417,21	265.601.165,06	156.884.835,19
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	13.469.742,54	262.081.724,21	268.610.295,84	6.941.170,91
Totale Attivo circolante	157.344.325,58	540.693.141,42	534.211.460,90	163.826.006,10
C) RATEI E RISCONTI				
RATEI ATTIVI	0,00	1.150,95	0,00	1.150,95
RISCONTI ATTIVI	0,00	28.511,82	0,00	28.511,82
Totale ratei e risconti	0,00	29.662,77	0,00	29.662,77
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)	157.599.390,45	540.744.189,02	534.297.792,20	164.045.787,27
Conti d'ordine	71.792,73	29,74	68.223,99	3.598,48

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

È stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2011 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

È stato altresì verificato che il saldo delle "Disponibilità liquide" corrisponda al fondo cassa al 31/12/2011 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

P A S S I V O				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2011	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2011
		+	-	
A). PATRIMONIO NETTO	9.239.610,45	1.528.689,00	0,00	10.768.299,45
B) CONFERIMENTI	5.557.008,25		2.270.000,00	3.287.008,25
C) DEBITI	142.802.771,75	270.877.174,31	263.689.804,44	149.990.141,62
D) RATEI E RISCONTI	0,00	337,95	0,00	337,95
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)	157.599.390,45	272.406.201,26	265.959.804,44	164.045.787,27
Conti d'ordine	71.792,73	29,74	68.223,99	3.598,48

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2011 con il totale dei residui passivi risultanti dal conto del bilancio.

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

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

A) PROVENTI DELLA GESTIONE	+ 271.127.774,05	
B) COSTI DI GESTIONE	- 270.426.815,93	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+ 700.958,12	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 198.600,98	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 629.129,90	
RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)		1.528.689,00

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 10.768.299,45 è stato incrementato al 31 dicembre 2011 per € 1.528.689,00, pari al risultato economico d'esercizio. L'incremento del patrimonio é costituito essenzialmente dai proventi da trasferimenti al netto dei costi di gestione e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2011, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00, ancora da riscuotere al 31/12/2011 per € 17.968,65, è stato versato dal Comune di Venaria Reale nel febbraio 2012.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2011 per la gestione dell'Agenzia.

ⁱ Come si evince dalle premesse del decreto del ministero dell'Ambiente del 20/10/2000.