

ALLEGATO B

Bilancio Previsionale 2006

e

Bilancio Pluriennale 2006-2008

Relazione

8 novembre 2005

INDICE

CAP. I QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

pag. 1

1. Il quadro normativo
2. Il contenzioso col Ministero dell'Interno per il riconoscimento dell'IVA
3. Modalità di affidamento e connessa copertura finanziaria
4. Affidamento dei servizi con gara: la disponibilità dei beni infungibili

CAP. II PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2006 E PLURIENNALE 2006-2008

pag. 9

5. Il quadro strategico di lungo periodo
6. Il quadro di sviluppo a medio e breve termine
7. Il programma del TPL nel triennio 2006-2008
8. Il trasporto pubblico locale nel 2006

CAP. III RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO

pag. 31

9. Entrata
10. Uscita
11. Bilancio Pluriennale 2006-2008

CAP. I QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

1. IL QUADRO NORMATIVO.

Il 31/12/2005 scadrà il periodo transitorio, previsto dal D.Lgs. 422/1997 (il termine, in origine fissato al 31/12/2003, è stato posticipato dal D.L. 355/2004) e dalla L.R. 1/2000 (il termine, inizialmente fissato al 31/12/2002, è stato posticipato con L.R. 17/2004 al 31/12/2005 o, comunque alla data di conclusione del periodo transitorio disposto dal legislatore nazionale) durante il quale, in virtù di una procedura semplificata di tipo non concorrenziale, gli enti hanno potuto esercitare la facoltà di mantenere gli affidamenti dei servizi in capo ai soggetti che già li esercitavano al 31/12/1999 (fatto salvo l'obbligo delle imprese di riunirsi nelle forme di cui all'art. 23 del D.Lgs. 158/95).

Dal prossimo 1 gennaio 2006, gli affidamenti dei servizi di TPL dovranno avvenire solo a seguito di procedura concorsuale¹.

Peraltro, il 24/10/2005 la Giunta Regionale ha approvato il testo di un disegno di legge di modifica della L.R. 17/2004, attualmente all'esame del Consiglio regionale, che dà facoltà agli enti di prorogare i contratti di servizio in scadenza al 31/12/2005 ma, nel contempo, **impone agli stessi di avviare le procedure concorsuali di cui all'art. 12 del D.Lgs. 158/95** (ovvero le procedure aperte, ristrette e negoziate)².

Elemento comune delle procedure di cui all'art. 12 del D.Lgs. 158/95 è la pubblicizzazione della fase di avvio che può avvenire mediante la pubblicazione del bando di gara, redatto secondo lo schema allegato al D.Lgs. 67/2003, che contiene tutti gli elementi necessari alla presentazione delle domande di ammissione alla gara ed alla presentazione delle offerte: prime tra tutte le obbligazioni pubbliche che si assumono in termini di valore annuo

¹ Anche in considerazione dell'intervento del legislatore nazionale che, con la L. 308/2004, nell'escludere il trasporto pubblico locale dalle materie regolabili dall'art. 113 del T.U.E.L., ha fatto venir meno la possibilità di procedere all'affidamento diretto dei servizi alle società a capitale misto pubblico – privato o a capitale interamente pubblico (fattispecie previste dal citato art. 113 comma 5 rispettivamente lett. b) e c).

² Impone anche, comunque, entro un anno dalla data di pubblicazione della legge, di provvedere all'istituzione di un proprio sistema di qualificazione ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs 158/95. Il sistema di qualificazione è una procedura che consente di selezionare in via permanente i candidati attraverso l'istituzione di elenchi costantemente aperti: i candidati in possesso di specifici requisiti di qualificazione (morali, tecnici e finanziari) chiedono di essere inseriti in tali elenchi in qualsiasi momento. Il soggetto aggiudicatore ha tempo otto mesi (elevabili a nove) per comunicare l'esito della domanda di iscrizione.

L'avvio del sistema avviene mediante pubblicazione dell'avviso di esistenza di un sistema di qualificazione. Qualora il sistema di qualificazione abbia una durata superiore al triennio l'avviso va pubblicato annualmente, altrimenti è sufficiente l'avviso iniziale.

Con il sistema di qualificazione si concentrano in un'unica fase l'indizione della gara e la selezione dei candidati.

I soggetti qualificati sono invitati dal soggetto aggiudicatore a presentare offerta mediante la procedura ristretta o negoziata, senza preventiva pubblicazione di un bando.

dei contratti, IVA, durata. Segnatamente anche dei servizi corrispondenti e quindi della **dimensione dei bacini**, il che comporta di compiere le **scelte di merito fondamentali circa l'assetto del trasporto pubblico locale** nell'area metropolitana.

Per le procedure ristrette e negoziate lo strumento di pubblicità può essere rappresentato dall'avviso indicativo annuale.

In ogni caso, tutto ciò che per brevità di formulazione non può essere contenuto nel bando di gara o nell'avviso indicativo ma che necessariamente deve essere portato a conoscenza dei concorrenti affinché l'offerta sia formulata nella piena consapevolezza degli oneri della gara e di quelli del servizio oggetto della stessa, viene comunicato dall'ente aggiudicatore tramite documenti diversi che, a seconda della procedura, utilizzata, sono il disciplinare di gara (strumento di pubblicità che integra il bando nel pubblico incanto), il capitolato d'oneri (contenente le condizioni di esecuzione del servizio) da trasmettere nella lettera d'invito.

Affinché ciò avvenga è necessario che siano risolti diversi problemi che le regole disposte dai legislatori nazionale e regionale in materia impongono di affrontare.

2. IL CONTENZIOSO COL MINISTERO DELL'INTERNO PER RICONOSCIMENTO DELL'IVA.

Il primo problema, che dal punto di vista temporale deve trovare soluzione, concerne il **riconoscimento da parte dello Stato dei maggiori oneri derivanti dall'assoggettamento dei contratti di servizio al regime IVA.**

Con l'introduzione del contratto di servizio quale strumento giuridico di regolazione degli interessi tra ente pubblico e gestore del servizio, avvenuta dal D.Lgs. 422/97, il rapporto giuridico intercorrente tra le parti, da concessorio, qual era con la L. 151/82, è stato inquadrato, ai fini fiscali, in rapporto di tipo contrattuale con conseguente assoggettabilità dei corrispettivi al regime IVA ed applicazione dell'aliquota al 10%.

Le conseguenze di tale cambiamento, data l'invarianza delle risorse finanziarie destinate al settore a disposizione degli Enti, avrebbe comportato la necessaria riduzione dei servizi o la riduzione del corrispettivo chilometrico da corrispondere al gestore di un importo pari all'IVA.

Per ovviare a ciò, il legislatore nazionale con la L. 472/99 all'art. 9, comma 4, al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, ha incrementato i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio di un ammontare parametrato ai maggiori oneri ad essi derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del D.Lgs 422/1997, assicurando comunque la neutralità finanziaria per il Bilancio dello Stato.

Con il D.M. Interno 22/12/2000, i maggiori oneri sono stati individuati nell'imposta sul valore aggiunto alla quale sono soggetti i contratti di servizio. In particolare il contributo di cui si fa carico lo Stato corrisponde all'IVA, al netto della quota di IVA destinata alla Comunità Europea, detratta della quota di compartecipazione regionale calcolata ai sensi del D.Lgs. 56/2000.

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, subentrata nella titolarità dei contratti di servizio di TPL ad essa trasferiti decorrere dal 2004, ha provveduto, nel rispetto delle modalità individuate dal D.M. del 22/12/2000, a presentare le certificazioni necessarie ad ottenere il contributo previsto dalla L. 472/99.

Il Ministero dell'Interno ha negato all'Agenzia il contributo richiesto fondando il rifiuto su una pedissequa lettura nominalistica della L. 472/99 e della definizione di ente locale fornita dal D.Lgs. 267/2000 che non annovera gli enti locali i consorzi costituiti tra essi.

Al diniego, l'Agenzia ha proposto ricorso presso il T.A.R. Piemonte. L'udienza di merito è fissata per il giorno 16/11/2005 e per la metà del mese di dicembre se ne conosceranno gli esiti.

La risoluzione positiva della controversia è di essenziale importanza per l'Agenzia.

Infatti, la posizione assunta dal Ministero dell'Interno che disconosce l'Agenzia quale soggetto titolare del diritto al riconoscimento dei contributi ex legge 472/99, fa venir meno quello che lo stesso legislatore nazionale ha definito un "sostegno al processo di liberalizzazione dei trasporti", minando di fatto la possibilità che la stessa Agenzia possa essere titolare di contratto di servizio: **viene a mancare un elemento di certezza indispensabile per avviare le procedure di gara.**

La L.R. 1/2000, che all'art. 8 prevede la costituzione dell'Agenzia, attua le disposizioni del D.Lgs 422/97 (attuativo a sua volta della legge 15 marzo 1997, n. 59), che ha dato avvio al processo di liberalizzazione dei trasporti sostenuto dalla L. 472/99.

Infatti, il D.Lgs. 422/97 obbliga la Regioni a conferire alle Province, ai Comuni ed agli altri enti locali, con apposita legge di «puntuale individuazione», tutte quelle le funzioni e quei compiti che non richiedono l'«unitario esercizio» a livello regionale, tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti nonché sulla base dei principi di cui alla L.59/97, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione.

In attuazione al D.Lgs. 422/1997, la Regione Piemonte, con legge regionale 1/2000, ha introdotto una nuova normativa in materia di TPL, ribadendo il principio della separazione tra l'attività di programmazione dei servizi di trasporto e quella di gestione già espresso dal legislatore nazionale, in osservanza ai principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, stabilendo, l'istituzione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana al fine di ottenere una gestione unitaria in ambito metropolitano di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata, nonché di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi³.

In tale contesto l'Agenzia, rappresenta una delle espressioni organizzative più conformi alle intenzioni del legislatore.

Invero, il disconoscimento operato dal Ministero dell'Interno precluderebbe la possibilità che l'erogazione dei servizi siano effettuate ed appaltate dall'Agenzia -sulla base di criteri di efficienza, efficacia ed economicità- in territori trasversalmente delineati in ambito metropolitano, anziché negli attuali ambiti territoriali per lo più facenti capo ai rispettivi enti consorziati.

Non essendo economicamente sostenibile che l'Agenzia operi facendo a meno del sostegno disposto dalla L. 472/99, verrebbe meno la ragione ontologica della sua attuale configurazione ovvero la **gestione unitaria in ambito metropolitano di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico** degli Enti aderenti.

³ Il trasferimento di funzioni operato con la citata legge regionale 1/2000 si pone come norma di organizzazione dei servizi pubblici locali, materia riconducibile alla legislazione esclusiva regionale di cui al 4° comma dell'art. 117 Cost. come risultante dalle modifiche operate dalla Legge Costituzionale 18/10/2001 n. 3, infatti, le norme di organizzazione dei servizi pubblici locali non sono ricomprese materie di competenza esclusiva statale o concorrente, confluyendo pertanto nella competenza regionale esclusiva.

3. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO E CONNESSA COPERTURA FINANZIARIA.

Il secondo problema riguarda la **necessaria adeguata copertura finanziaria del contratto di servizio posto in gara.**

Il corretto svolgimento dell'azione amministrativa ed un principio generale di contabilità pubblica risalente all'art. 81 della Costituzione (che per gli enti locali si estrinseca nell'art. 191 del D.Lgs. 267/2000), esigono che i provvedimenti comportanti una spesa, quali sono i contratti di servizio, siano adottati soltanto se provvisti della copertura finanziaria.

La copertura finanziaria deve essere garantita per tutto il periodo di vigenza del contratto (che per espressa disposizione del legislatore regionale - L.R. 1/2000 art. 10 comma 2 - è di sei anni), **prima di avviare le procedure concorsuali.**

E' pertanto necessario che siano approntati gli strumenti che il legislatore regionale mette a disposizione affinché quanto sopra possa avvenire, ovvero:

- **il programma triennale dei servizi** di trasporto pubblico nell'area metropolitana che determina, sulla base degli obiettivi, dei criteri quantitativi e dei parametri qualitativi definiti dalla Regione:
 - a) gli obiettivi da raggiungere in termini di qualità, efficienza ed efficacia nella produzione dei servizi;
 - b) la rete e l'organizzazione dei servizi urbani;
 - c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle proprie.
- **l'accordo di programma** di cui all'art. 9 della L.R. 1/2000 di validità triennale per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo di linea, la cui stipula costituisce approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento;
- **il programma di attuazione e spesa annuale e pluriennale da allegare al bilancio regionale di previsione** (art. 4 comma 8 della L.R. 1/2000).

Considerata la maggior durata dei contratti di servizio (sei anni) rispetto all'Accordo di programma (3 anni), è necessario, affinché il contratto di servizio abbia garanzia di copertura anche nel secondo triennio di validità, che nell'Accordo sia esplicitato l'impegno della Regione ad assegnare all'Agenzia nel triennio successivo risorse almeno pari a quelle assegnate con l'Accordo di programma stesso.

E' quindi necessario che, prima dell'avvio delle procedure di selezione, l'Agenzia disponga delle risorse necessarie a dare adeguata copertura finanziaria ai contratti di servizio per l'intero periodo di validità degli stessi, comprensivi dell'IVA. L'Agenzia deve poter contare su entrate certe da iscrivere sia sul bilancio annuale sia sul bilancio pluriennale. La decisione di avviare le procedure concorsuali di cui all'art. 12 del D.Lgs. 158/95 sarebbe

censurabile da parte del giudice amministrativo qualora per assenza di adeguata copertura finanziaria (per tutta la validità del contratto di servizio) l'Agenzia non potesse procedere ad aggiudicare l'appalto, esponendo il consorzio anche a possibili pretese risarcitorie da parte delle imprese idonee ed interessate a fornire i servizi.

Ad oggi, però, la Regione e l'Agenzia non hanno stipulato l'Accordo di programma di cui all'art. 9 della L.R. 1/2000.

Il consorzio dovrà quindi attivarsi nei confronti della Regione.

Viceversa, **se perdurasse la condizione riscontrata negli ultimi anni nei quali si sono registrati stanziamenti per il solo anno successivo**, con risorse non rivalutate e pari in valore assoluto a quelle stanziare negli anni precedenti, **si ritiene che non possa essere giustificabile avviare una procedura concorsuale** per l'affidamento del servizio per un solo anno di durata del contratto. Ciò perchè:

- il consorzio opera con finanza totalmente derivata, in virtù dei finanziamenti disposti dalla Regione Piemonte ed eventualmente dagli Enti consorziati (relativamente ai servizi aggiuntivi): non è quindi in grado di anticipare l'IVA sui contratti, che rappresenta, in una procedura ad evidenza pubblica, un'obbligazione certa anche nei tempi di erogazione, a differenza di quanto avviene ora;
- vi sarebbe una diretta violazione del disposto legislativo circa la durata minima dei contratti di servizio messi a gara, facilmente censurabile innanzi al giudice amministrativo;
- l'esperienza conseguita dalle prime gare in Italia suggerisce che la durata della procedura sarebbe probabilmente più ampia della durata dell'affidamento, il che è paradossale;
- sarebbe economicamente inverosimile la partecipazione alle procedure competitive di imprese diverse dagli attuali gestori, per un ritorno dell'investimento d'impresa commisurato ad un anno

4. AFFIDAMENTO DEI SERVIZI CON GARA: LA DISPONIBILITÀ DEI BENI INFUNGIBILI.

Il terzo nodo irrisolto che deve essere affrontato riguarda la **disponibilità dei beni cosiddetti “infungibili”**.

“ L’art. 18, comma 2 lett. a) del D. Lgs. 422/1997 come modificato dalla Legge 166/2002 stabilisce che “il bando di gara deve garantire che **la loro disponibilità non costituisca in alcun modo elemento discriminante** per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia a qualunque titolo la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario.”

L'attuale assetto organizzativo, rende difficile la predisposizione concreta dei bandi di gara come segnalato dal Garante della Concorrenza e del Mercato col parere n. AS262 del 26/06/2003.

In particolare, i principali ostacoli alla predisposizione delle procedure di gara derivano dal fatto che gli attuali gestori sono titolari della quasi totalità degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali attualmente in uso.

Il problema si pone per l’area di Torino, dove occorre risolvere preventivamente il problema di **uno scorporo dei beni ritenuti essenziali dall’assetto patrimoniale del GTT** o, in alternativa, scegliere altre soluzioni che garantiscano il dettato normativo su citato.

Inoltre **nel contratto per i servizi ferroviari “ex concesse” non sono separati la gestione dell’infrastruttura** (di proprietà della Regione) **dalla gestione dei servizi**.

Tali scelte **non sono tuttavia nella disponibilità del Consorzio, bensì rispettivamente della Regione Piemonte** per l’infrastruttura ferroviaria e **del Comune di Torino**, proprietario direttamente delle reti e dell’azienda GTT, nel quale sono invece patrimonialmente incorporati gli altri beni essenziali, che si possono orientativamente individuare in depositi ed impianti, materiale rotabile non fungibile, accordi commerciali non fungibili in tempi brevi.

CAP. II PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2006 E PLURIENNALE 2006-2008

Il Programma TPL 2006 e triennale 2006-8 è formulato in un momento nodale di transizione:

- al 31-12-2005 scade il periodo transitorio (e i contratti di servizio) e ne consegue l'obbligatorietà dell'avvio delle gare (confermata dal DDLR recentemente approvato dalla Giunta Regionale);
- la disponibilità delle risorse è tuttavia assicurata per il momento solo per l'anno 2006, limitatamente all'ammontare del fondo storico;
- il passante ferroviario entra nella fase più complessa di realizzazione;
- viene avviato il servizio sulla linea 1 di metropolitana.

Occorre dunque, a premessa del Programma, traguardare l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana su periodi lunghi, affinché la direzione delle trasformazioni risulti riaffermata, gli sviluppi possano essere condivisi, e le iniziative possano essere dispiegate in consonanza con gli obiettivi e in coerenza reciproca.

Nel contesto di questa evoluzione si cala il Programma 2006 e il suo sviluppo triennale, declinando struttura e servizio del sistema TPL di competenza dell'Agenzia, e i relativi finanziamenti, così come essi si presentano allo stato attuale.

Le iniziative:

- per i Giochi Olimpici;
- per l'avvio del servizio di metropolitana;

sono descritte come un modulo specifico per la loro rilevanza;

Sono infine descritte le iniziative conoscitive e strumentali per migliorare la capacità di governo del sistema.

5. IL QUADRO STRATEGICO DI LUNGO PERIODO

Il quadro strategico di lungo periodo trova le sue origini:

- nel Piano Generale del Traffico Urbano e Mobilità dell'Area Metropolitana Torinese (PGTU) del 1999-2000,
- nella proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) del 1999
- nella Strategia di Sviluppo del Sistema Tranviario del 2001.

E' in corso un riesame delle strategie di sviluppo del sistema di Trasporto pubblico che, sulla base degli orientamenti e delle informazioni più recenti, riguarda lo sviluppo del sistema nel lungo periodo (orizzonte temporale 2020-2025).

Da questo lavoro, cui collaborano la Città di Torino, l'Agenzia e GTT, si riportano alcune indicazioni.

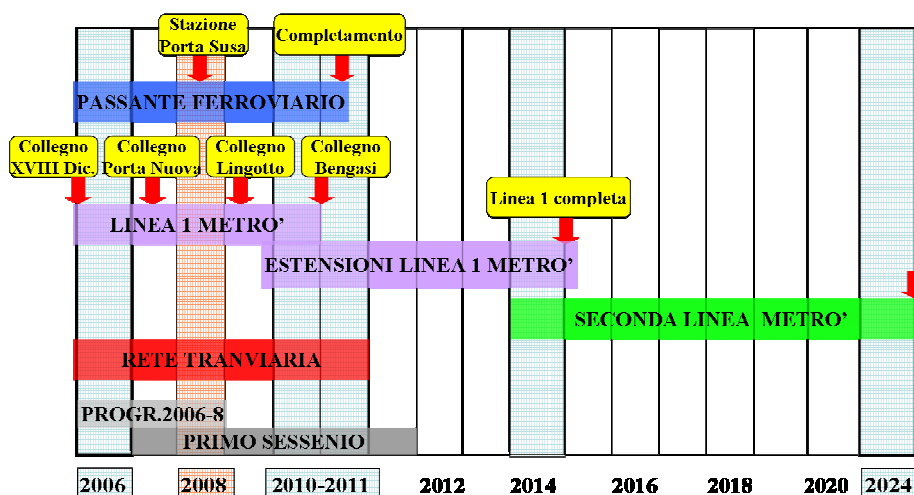
5.1. Mobilità e sviluppo del sistema di trasporto pubblico

Sull'Area Metropolitana di Torino le proiezioni demografiche, socioeconomiche e di uso del suolo portano a quantificare, nel lungo periodo, un aumento della mobilità motorizzata del 7% circa.

In assenza di interventi sul sistema di trasporto tale aumento avverrebbe tendenzialmente con un peggioramento della quota di uso del trasporto pubblico.

I grandi interventi strutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico metteranno in campo aumenti consistenti di quantità e qualità di servizio del trasporto pubblico, attrarranno nuovi clienti ed aumenteranno la quota di uso del trasporto pubblico. Sono:

- Completamento del Passante Ferroviario (2011);
- Realizzazione della linea 1 di metropolitana da Collegno a P.za XVIII Dicembre (2006) e successivamente a Porta Nuova (2007) e Lingotto (2009);
- Rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità);
- Completamento della linea 1 in area urbana fino a P.za Bengasi (presunto 2010);
- Estensione della linea 1 verso Rivoli (ipotizzato 2015);
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025);

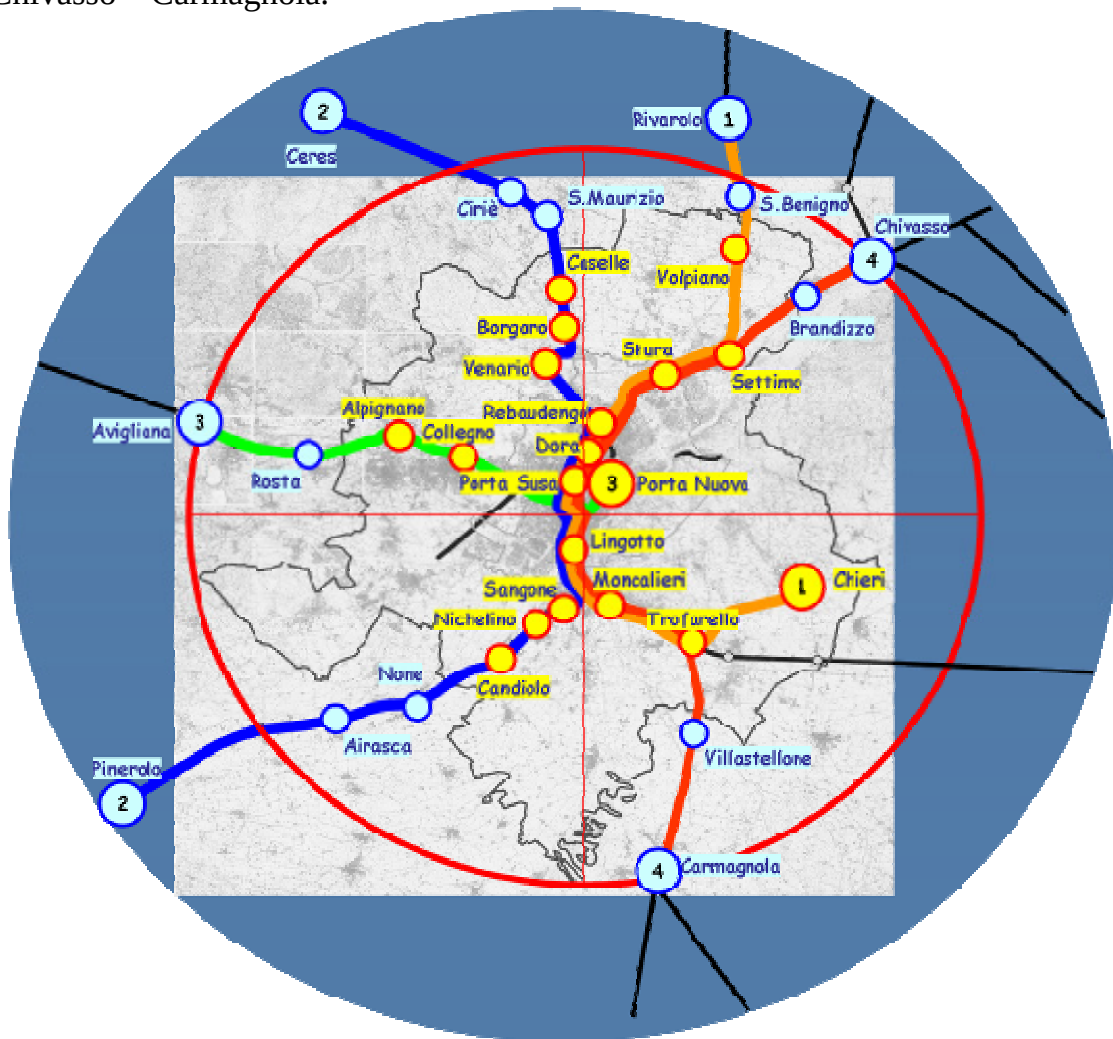


Sviluppi del sistema di trasporto in area metropolitana

5.2. Sistema Ferroviario Metropolitano

Il Sistema Ferroviario Metropolitano è stato identificato dal Piano Regionale dei Trasporti come formato da 4 linee che attraversano il nodo di Torino:

1. Rivarolo – Chieri;
2. Ceres – Pinerolo;
3. Avigliana – Torino Porta Nuova;
4. Chivasso – Carmagnola.



A Passante completato:

- Si raddoppierà la capacità del nodo di Torino e nascerà un asse “dedicato” in area urbana per il Sistema Ferroviario Metropolitano;
- Le linee di competenza dell’Agenzia potranno essere saldate generando il Sistema Ferroviario Metropolitano (2011);
- Sarà possibile su ogni linea del SFM far circolare treni cadenzati ogni 20 minuti, assicurando nella parte centrale urbana un servizio cadenzato ogni 7 minuti.

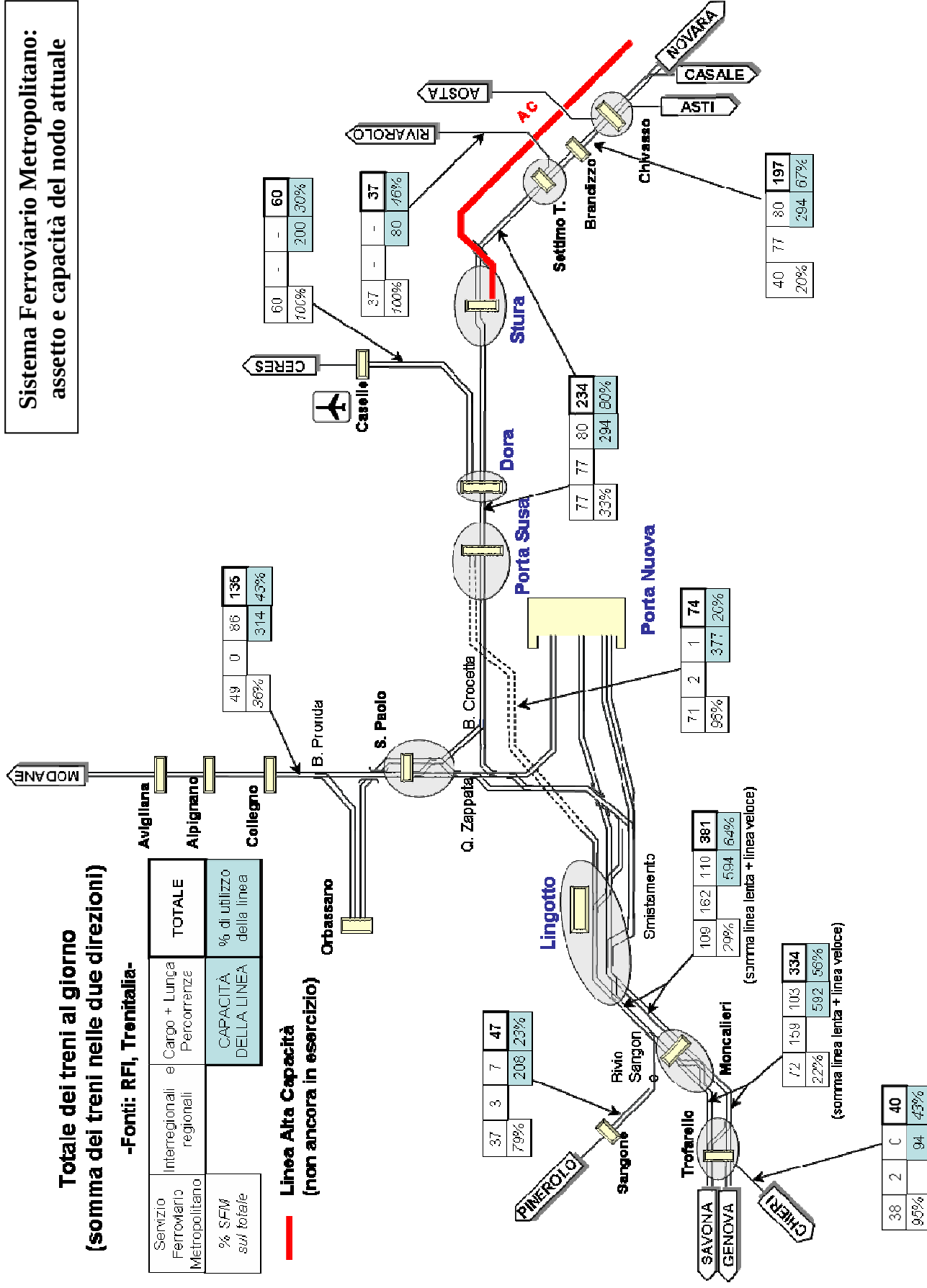
La trasformazione del nodo è raffigurata negli schemi seguenti.

**Totale dei treni al giorno
(somma dei treni nelle due direzioni)**

-Fonti: RFI, Trenitalia-

Servizio Ferroviario Metropolitano	Interregionali e regionali	Cargo + Lunghi Percorrenze	TOTALE
% SFTM su totale			% di utilizzo della linea
			CAPACITÀ DELLA LINEA

**Linea Alta Capacità
(non ancora in esercizio)**



**Sistema Ferroviario Metropolitano:
assetto e capacità a nodo ultimato**

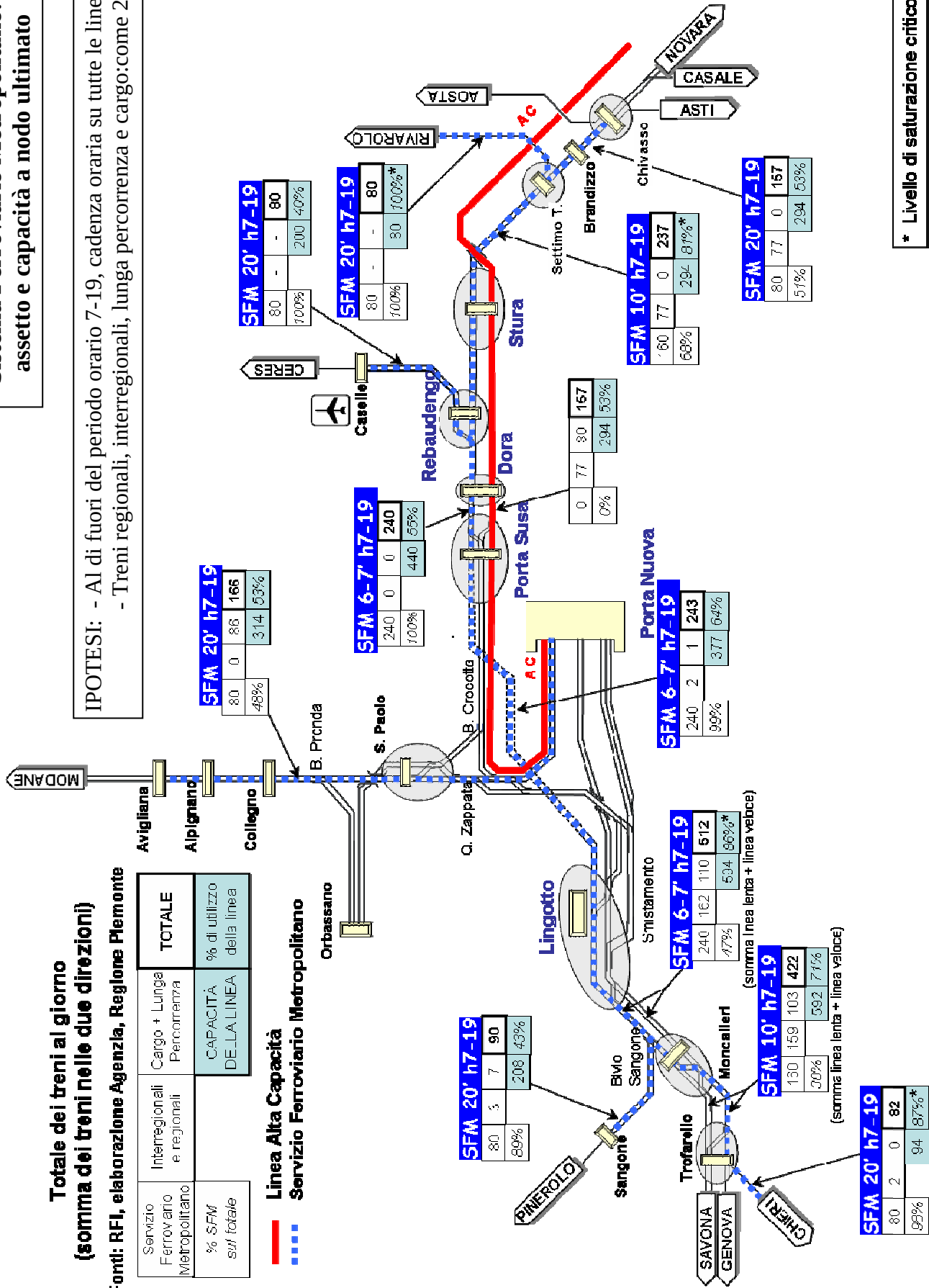
**Totale dei treni al giorno
(somma dei treni nelle due direzioni)**

Fonti: RFI, elaborazione Agenzia, Regione Piemonte

Servizio Ferroviario Metropolitano	Interregionali e regionali	Cargo + Lunga Percorrenza	TOTALE
% SFM sul totale		CAPACITÀ DELLA LINEA	% di utilizzo della linea

**Linea Alta Capacità
Servizio Ferroviario Metropolitano**

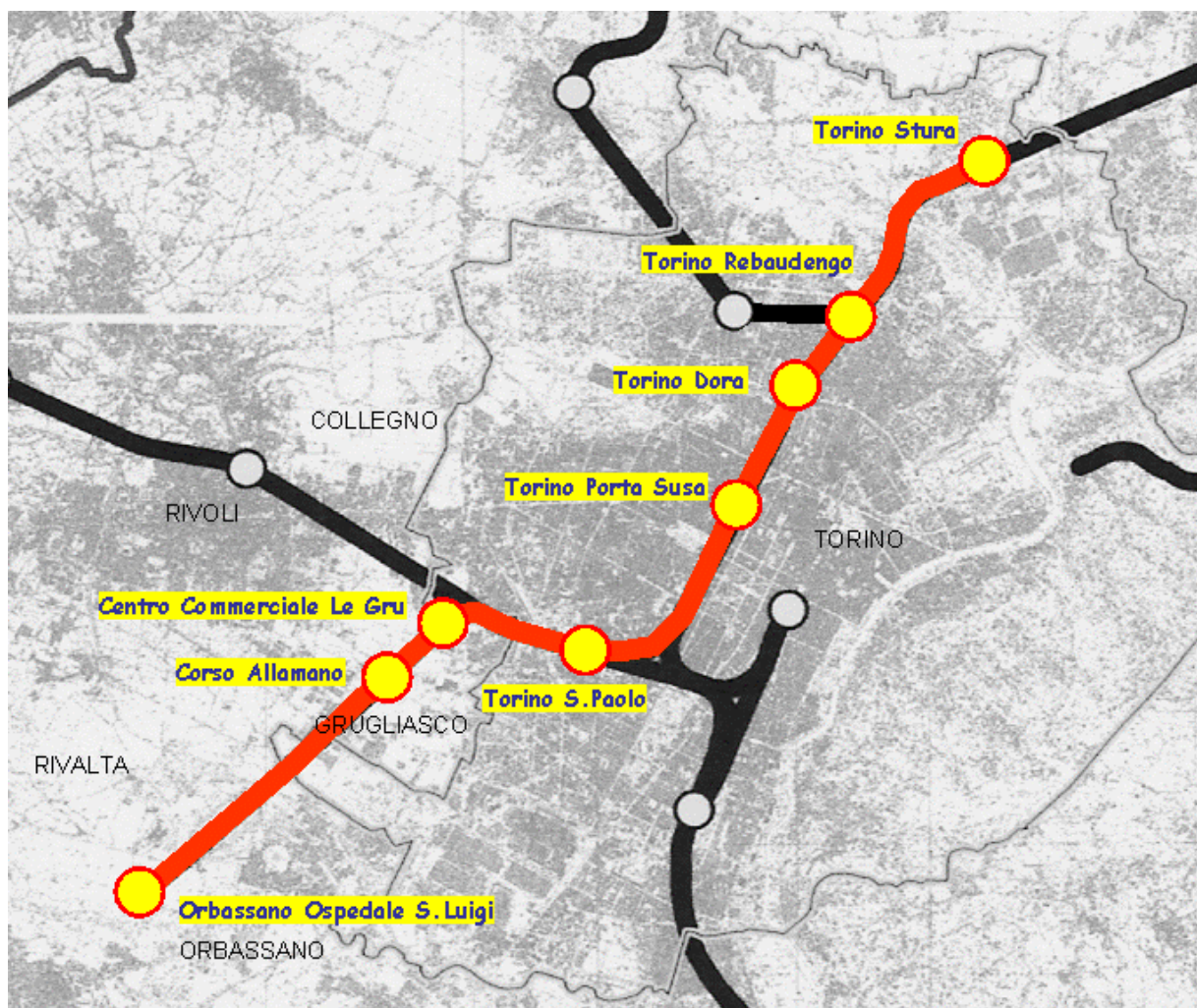
— Linea Alta Capacità
- - - Servizio Ferroviario Metropolitano



E' in corso uno studio – di cui l'Agenzia ha incaricato RFI - sulla possibile integrazione al SFM del ramo ferroviario che parte dalla zona sud dello Scalo merci di Orbassano e si congiunge al nodo di Torino, al fine di verificare se un ulteriore servizio ferroviario cadenzato possa aggiungersi allo schema di cui sopra..

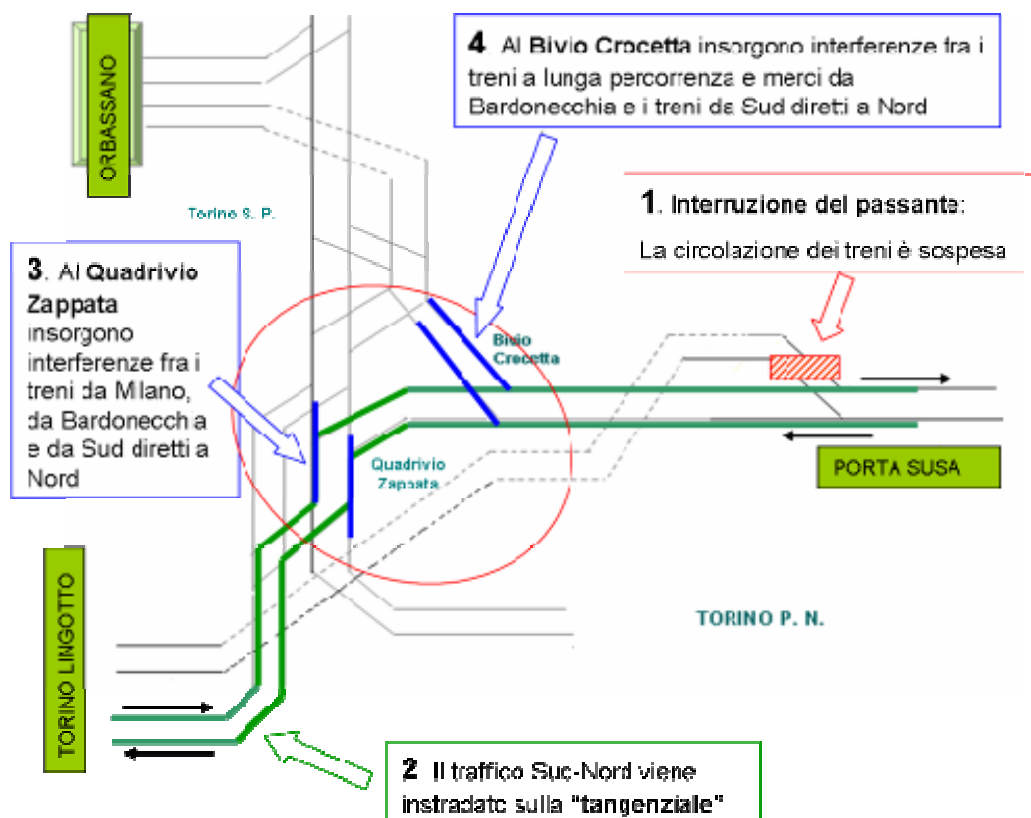
Il servizio, che in prima fase - considerata la situazione dell'infrastruttura ferroviaria - dovrà necessariamente attestarsi nella stazione di Lingotto, a lavori ultimati (obiettivo anno 2011) potrebbe essere spinto fino alla stazione Stura. Le nuove fermate intermedie potranno essere : corso Allamano, centro commerciale Le GRU, stazione San Paolo.

Allo stato attuale si è in attesa delle valutazioni di RFI sull'impatto che l'istituzione del servizio da Orbassano potrà avere sulla potenzialità del SFM a lavori di quadruplicamento del nodo ultimati.



La fase più delicata della trasformazione del nodo ferroviario riguarderà l'intervento su Porta Susa che darà luogo nel 2008 alla riduzione della capacità del nodo.

A seguito di questo intervento la nuova stazione ferroviaria di Porta Susa sarà aperta nel 2009, permettendo la riattivazione del collegamento in galleria da Lingotto e l'attestamento dei treni da sud a Porta Susa.



Realizzazione di Porta Susa e vincoli al servizio 2008

Il Sistema Ferroviario Metropolitano nel 2011:

- avrà una lunghezza di esercizio di 222 km;
- potrà esplicare un servizio di circa 20 milioni di veicoli*km/anno (a 4 veicoli/treno in media);

Perché la strategia possa esplicarsi per il 2011 occorre che:

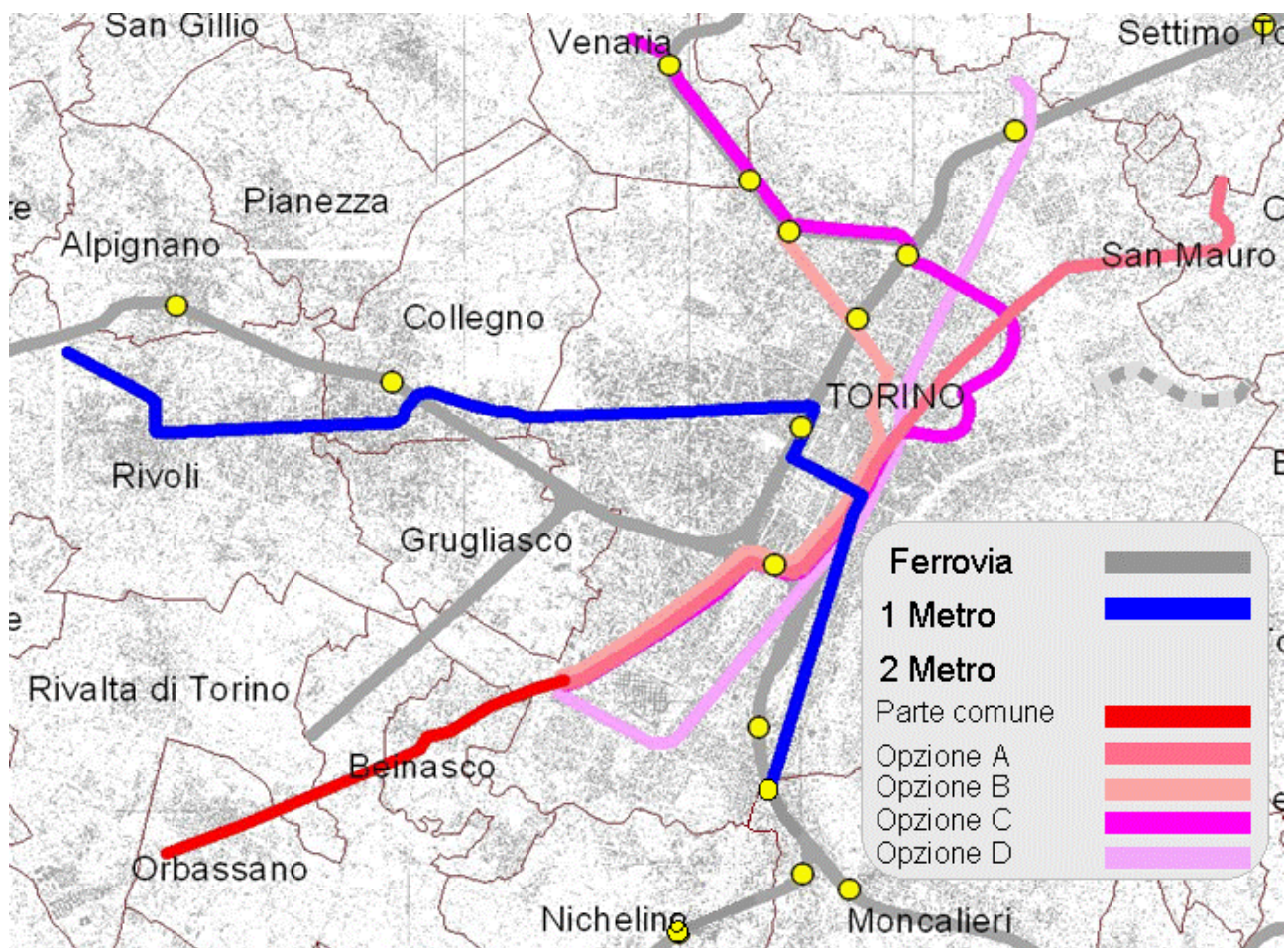
- le infrastrutture del nodo di Torino, ed eventualmente quelle indispensabili esterne, siano rese disponibili in tempi adeguati;
- il materiale rotabile adatto al SFM e necessario al servizio sia prontamente acquisito;
- le risorse umane e finanziarie per l'esercizio del SFM siano messe a disposizione dalla data di avvio;
- un nuovo assetto contrattuale, disegnato per il SFM, con un unico soggetto esercente ciascuna linea, se non l'intero sistema, sia realizzato e messo in opera.

5.3. Metropolitana

Lo sviluppo della metropolitana vedrà il completamento della linea 1 e la realizzazione di una seconda linea, il cui tracciato è da individuare.

Gli studi, nel quadro del riesame delle strategie citato, stanno valutando una rosa di ipotesi di tracciato.

Il sistema di metropolitana, a sviluppo completo, sarà costituito da 2 linee, avrà una lunghezza di circa 45 km (in asse) ed esplicherà un servizio di circa 45 milioni di veicoli*km/anno (a 2 veicoli/treno).

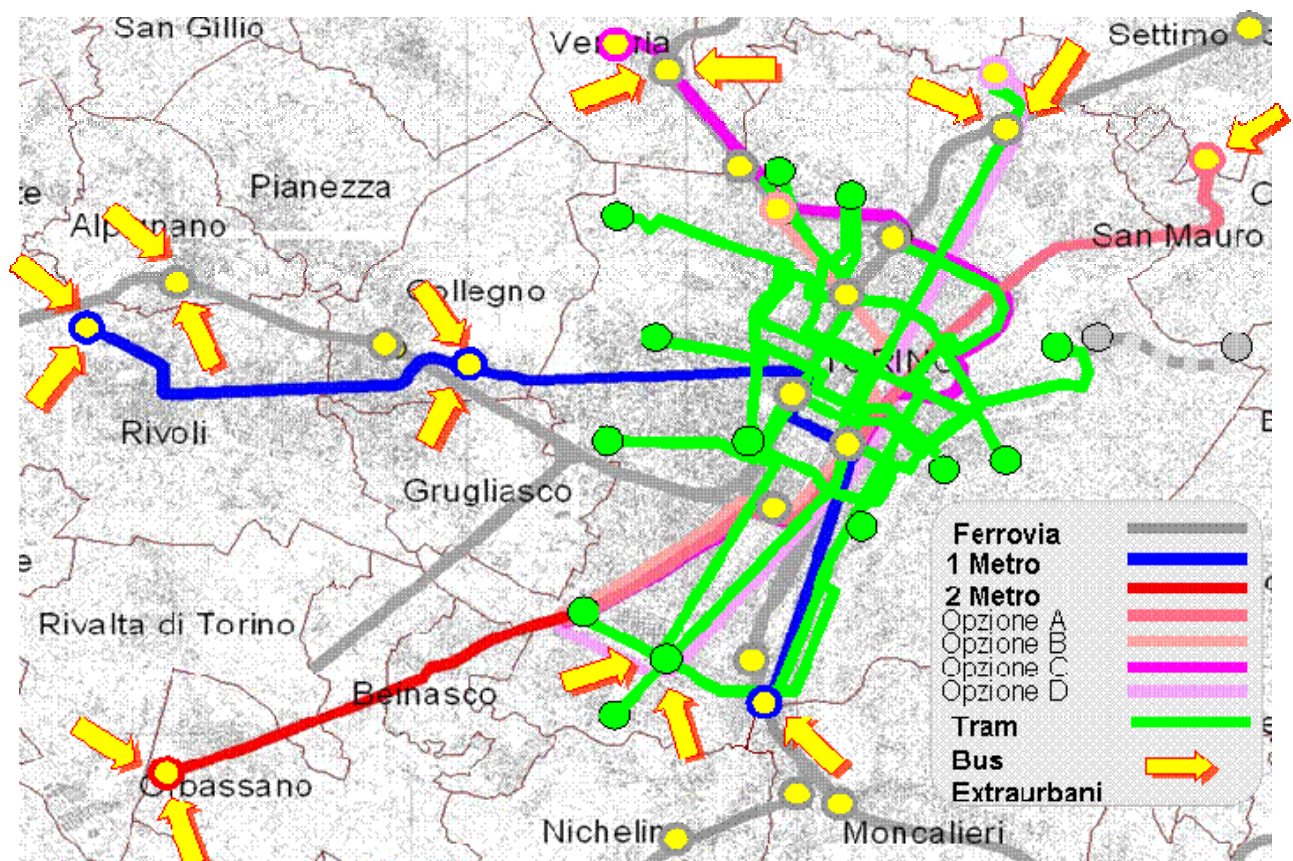
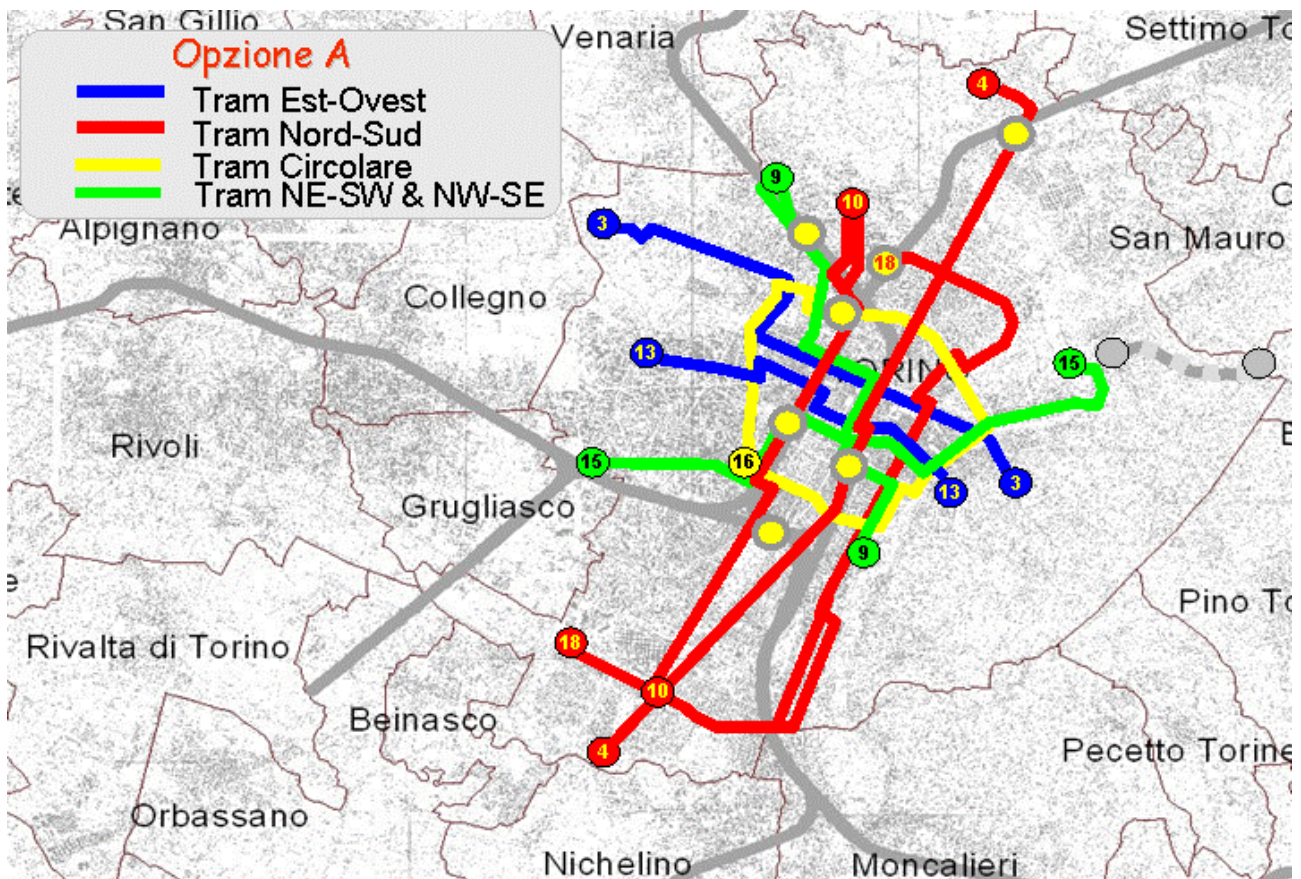


5.4. Sistema tranviario

Il sistema tranviario sarà ridisegnato in coerenza con l'alternativa scelta per il tracciato della seconda linea di metropolitana.

Il sistema necessita per il rilancio dell'acquisto di nuovi veicoli tranviari, del miglioramento di una parte consistente degli impianti fissi e di interventi di priorità semaforica e di protezione e separazione dal traffico, al fine di aumentarne il comfort e migliorarne le prestazioni (aumento del 20% della velocità commerciale).

Il sistema sarà costituito da 7-8 linee (alle quali si aggiunge la tranvia Sassi-Superga) con una lunghezza di esercizio di 80-100 km (in asse) ed esplicherà un servizio di 7-8,5 milioni di veicoli*km/anno.



5.5. Sistema autobus metropolitani

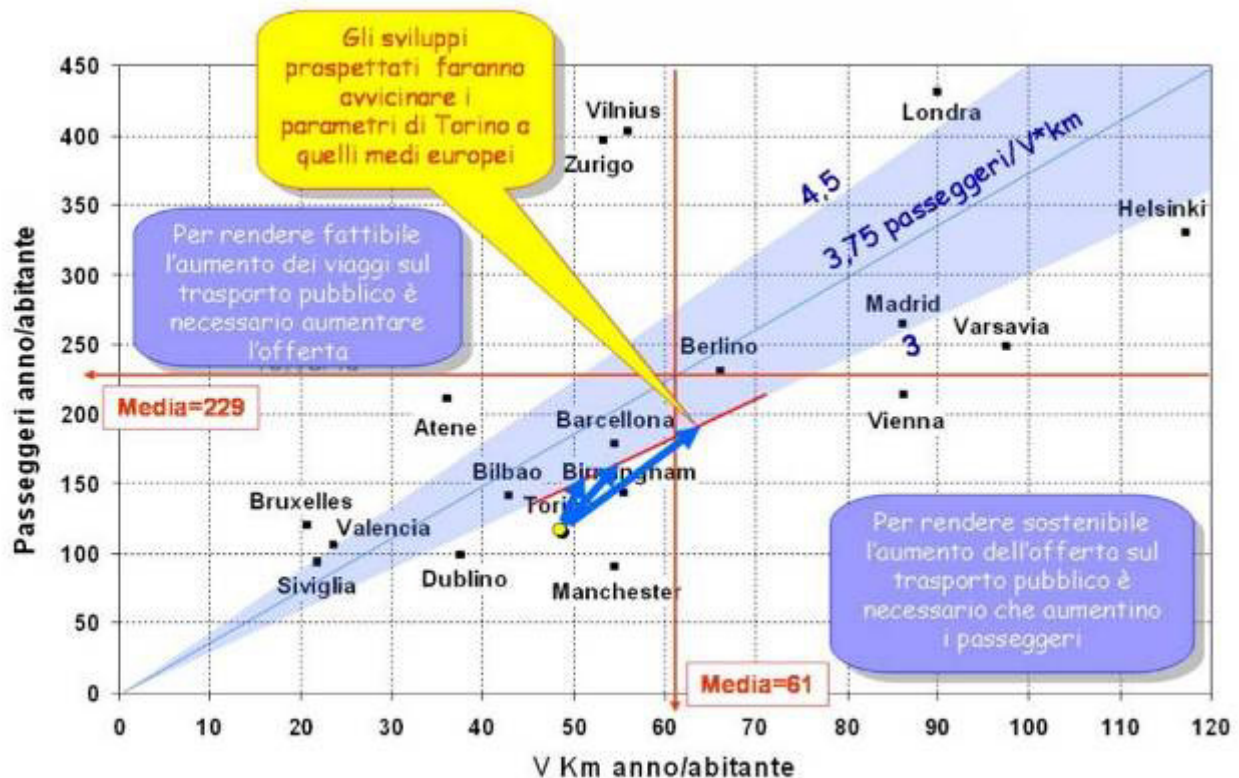
Le linee degli autobus extraurbani saranno attestate a punti di corrispondenza con il sistema ferroviario metropolitano, con il sistema di linee di metropolitana e con il sistema tranviario, consentendo una razionalizzazione del servizio.

Il sistema dei bus urbani e suburbani sarà razionalizzato coerentemente al potenziamento dei sistemi su impianto fisso

5.6. Quadro strategico di lungo e medio periodo: risultati attesi

Al decisivo potenziamento del sistema di trasporto pubblico (+50% circa dei veicoli*km in ora di punta) occorre corrispondere, 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'efficacia complessiva del sistema.

Nella figura che segue il sistema TPL dell'area metropolitana di Torino è posto a confronto con i sistemi di alcune aree metropolitane europee prese a riferimento. L'evoluzione rappresentata indica un aumento del 30% circa dell'offerta di veicoli*km /anno pro capite e un aumento del 60% circa della domanda pro capite annua di TPL.



6. IL QUADRO DI SVILUPPO A MEDIO E BREVE TERMINE

Nel caso in cui vengano perfezionate le scelte politico-economiche regionali da cui dipende l'avvio delle procedure di gara, e a seguito della loro effettuazione, si potrà aprire un periodo contrattuale di gestione del sistema di trasporto pubblico in area metropolitana che si può orientativamente collocare per 6 anni a partire dal 2007-8.

Tale periodo corrisponde grosso modo all'orizzonte di sviluppo di medio termine del sistema: dall'apertura della prima tratta della linea 1 di metropolitana al completamento della linea presumibilmente fra Collegno e P.za Bengasi, e al completamento del Passante Ferroviario e conseguente possibile avvio dei servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano. Entro tale periodo si collocano inoltre il rilancio del sistema tranviario, e la razionalizzazione del sistema bus metropolitano per complementare e supportare i sistemi forti su ferro.

Nell'arco di tale periodo occorrerà trovare le risorse per sostenere gli ingenti investimenti, e - pur contando su una consistente azione di razionalizzazione - per finanziare la gestione dell'intero sistema.



Estensione del tracciato della Linea 1 della Metropolitana

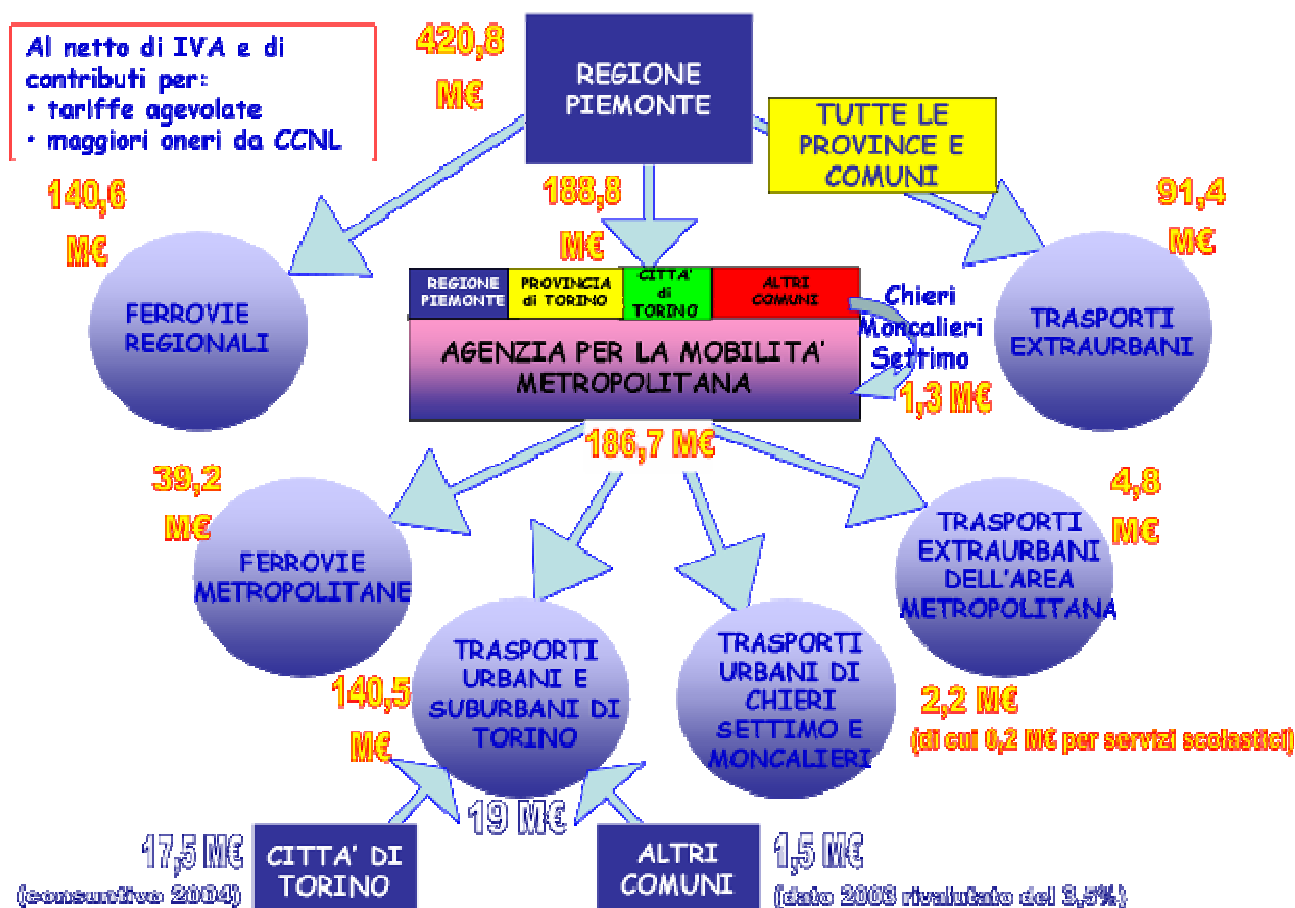
7. IL PROGRAMMA DEL TPL NEL TRIENNIO 2006-2008

Il Programma Triennale 2006-8 copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve, nel quale la metropolitana sarà avviata fra Collegno e P.za XVIII Dicembre e quindi fino a Porta Nuova, e nel quale il Passante ferroviario, anziché evolvere verso una maggiore capacità di servizio, perverrà al punto di maggiore vincolo produttivo creato dai lavori di realizzazione della nuova stazione di Porta Susa.

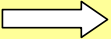
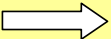
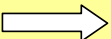
L'Agenzia non può programmare, per ora, che i servizi relativi ai contratti ad essa affidati attualmente.

Il Piano triennale 2006-2008 viene costruito sulla base di un bilancio tecnico a parità di risorse finanziarie rispetto al 2005 e sarà aggiornato in relazione alla disponibilità di risorse concordata con la Regione Piemonte.

7.1. Quadro dei finanziamenti TPL 2006



7.2. Servizio Ferroviario Metropolitano

CONTRATTO AGENZIA - TRENITALIA			
	treni x km		
PRODUZIONE PROGRAMMATA:	2.509.294		
PRODUZIONE CONTRATTUALE:	2.340.000		CORRISPETTIVO: € 20.836.249,72 <i>al netto dell'IVA</i>
CONTRATTO AGENZIA - GTT			
PRODUZIONE PROGRAMMATA:	1.146.345		
PRODUZIONE CONTRATTUALE:	1.081.431		CORRISPETTIVO: € 18.369.338,99 <i>al netto dell'IVA</i>
TOTALE CONTRATTI FERROVIARI			
PRODUZIONE PROGRAMMATA:	3.655.639		
PRODUZIONE CONTRATTUALE:	3.421.431		CORRISPETTIVO: € 39.205.588,71 <i>al netto dell'IVA</i>

Il Servizio Ferroviario Metropolitano, attualmente gestito da Trenitalia e GTT su basi contrattuali differenti, vede in entrambi i casi uno squilibrio fra la produzione programmata e la produzione contrattuale, dovuto a situazioni contrattuali precedenti alla gestione dell'Agenzia.

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del finanziamento storico, si programma un servizio della stessa entità di quello contrattuale del 2005, pari a 2.340.000 treni*km/anno per Trenitalia per un corrispettivo annuo di € 20.836.249,72 + IVA, e a 1.081.431 treni*km/anno per GTT per un corrispettivo di € 18.369.338,99 + IVA.

La programmazione sarà riposizionata ai valori da programma 2005 – o superiori, stanti le richieste - non appena la Regione avrà predisposto, nel proprio Bilancio, le opportune risorse finanziarie.

7.3. Servizio Urbano e Suburbano di Torino

Il servizio, attualmente gestito da GTT direttamente o tramite vettori in associazione di impresa come da contratto con l'Agenzia, copre Torino più ventisei comuni dell'area dell'Agenzia (non sono serviti i comuni più esterni di Volpiano, Piossasco, La Loggia, Piobesi e Carignano).

Il servizio è costituito da 7 linee tranviarie, da 77 linee bus e dalla tranvia a dentiera Sassi-Superga (linee ordinarie feriali).

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del fondo storico, si programma un servizio della stessa entità di quello programmato nel 2005, pari a 54.709.643 veicoli-km/anno a fronte di un corrispettivo annuo di € 140.065.820,26 + IVA .

La produzione GTT nel suo complesso risulta come segue:

	Veicoli*km	€
Contratto Agenzia-GTT Urbano & Suburbano Torino	54.709.643	140.065.820,26
Contratto Agenzia-ATI GTT&Vigo Urbano Chieri⁽⁴⁾	15.413	37.960,30
Contratto Agenzia-ATI GTT&Canuto Urbano Moncalieri⁽⁵⁾	153.464	407.461,44
Contributi a GTT di Enti Locali diversi dall'Agenzia⁽⁶⁾	588.666	1.495.000,00
TOTALE	55.467.186	142.006.242,00

Questa programmazione sarà rivista all'avvio del servizio di metropolitana (prima nella tratta Collegno – XVIII Dicembre e poi nella tratta Collegno – Porta Nuova).

7.4. Servizio Urbano di Moncalieri, Chieri, Settimo

7.4.1 Servizio Urbano di Chieri

Il Servizio Urbano di Chieri, attualmente gestito dall'ATI tra GTT e l'Autoindustriale Vigo come da contratto con l'Agenzia, è costituito da due linee bus. Sono in corso valutazioni per il ridisegno della linea 2 e per il riassetto degli attestamenti delle linee extraurbane in corrispondenza dell'apertura del Movicentro.

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del fondo storico, si programma un servizio della stessa entità di quello programmato nel 2005, che risulta pertanto pari a 115.209,5 veicoli-km/anno a fronte di un corrispettivo annuo di € 297.609,87 + IVA.

Il Contratto ha per oggetto anche una quota del servizio della linea 30 suburbana di Torino, citato precedentemente.

7.4.2 Servizio Urbano di Moncalieri

Il Servizio Urbano di Moncalieri, attualmente gestito dall'ATI tra GTT ed Autoservizi Canuto come da contratto con la Città di Moncalieri non ancora delegato all'Agenzia, è costituito da 5 linee bus, di cui è in corso il ridisegno.

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del fondo storico, si programma un servizio della stessa entità di quello programmato nel 2005, che risulta pertanto pari a 496.536 veicoli-km ⁽⁵⁾ per un corrispettivo di € 1.318.344,91 + IVA ⁽⁵⁾.

Il Contratto ha per oggetto anche una quota del servizio della linea 39 suburbana di Torino, citato precedentemente, ed il servizio di scuolabus.

⁴ Dati contrattuali

⁵ Dati contrattuali (650.000 veicoli*km + 2.415 veicoli*km di servizi scolastici per un corrispettivo di 1.883.288,50 €) suddivisi fra a) servizio urbano e suburbano di Torino e b) servizio urbano di Moncalieri incorporando 157.482,15 € per servizi scolastici e ripartendo proporzionalmente alle specifiche produzioni come da consuntivo 2004

⁶ Produzione stimata da dato del Programma Preventivo del Servizio 2005 deducendo dall'ammontare relativo ad "altri Enti o Comuni" (757.543 veicoli*km) i dati delle produzioni relative a Chieri e Moncalieri. Contribuzione stimata da dati 2003 rivalutati

7.4.3 Servizio Urbano di Settimo

Il Servizio Urbano di Settimo, attualmente gestito da un'ATI tra Autoservizi Canuto e De Marchi come da contratto con l'Agenzia, è costituito da 2 linee. Sulle linee è in vigore un sistema di tariffazione proprio. Sono in corso valutazioni per il ridisegno delle linee e per l'estensione al servizio urbano della validità dei titoli di viaggio GTT e degli abbonamenti Formula.

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del fondo storico, si programma un servizio della stessa entità di quello programmato nel 2005, che risulta pertanto pari a 186.000 veicoli-km/anno a fronte di un corrispettivo annuo pari a € 329.220,00 + IVA.

Il Contratto ha per oggetto anche il servizio di scuolabus.

7.5. Servizio Extraurbano

Il servizio di TPL extraurbano conferito all'Agenzia dalla Provincia di Torino riguarda complessivamente 38 Linee ed è esercito da due distinte Associazioni Temporanee di Imprese: alla prima sono affidate 36 Linee afferenti il Bacino di Torino ed è rappresentata dalla Società GTT; alla seconda sono affidate 2 Linee afferenti il Bacino di Pinerolo ed è rappresentata dalla Società SAPAV.

I contributi vengono erogati sulla base delle percorrenze chilometriche effettivamente prodotte e sono differenziati per ognuna delle linee, al fine di tenere in conto di quanto storicamente è stato contribuito per ciascuna linea.

Sulla base del Programma di Esercizio vigente e dei dati desumibili dagli archivi OMNIBUS, risulta per l'anno 2006 :

	V*km	€
Contratto Agenzia - ATI GTT per il Bacino di Torino	4.132.344	4.595.107,74
Contratto Agenzia - ATI SAPAV per il Bacino di Pinerolo	234.462	267.386,28
TOTALE	4.366.806	4.862.494,02

Per il 2006 ed il biennio successivo, sulla base del fondo storico, la disponibilità economica programmata è pari a € 4.838.484,68.

La programmazione del servizio sarà opportunamente modificata per rispettare la compatibilità con la disponibilità economica complessiva, rendendo il servizio offerto più efficiente e più rispondente alla domanda di mobilità, considerate e valutate le richieste provenienti dagli Enti consorziati e da coloro che utilizzano il servizio TPL.

8. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL 2006

8.1. Impegni di gestione contrattuale

Il Programma TPL 2006 individua pertanto, sulla base della disponibilità finanziaria del fondo storico, i seguenti impegni di gestione contrattuale per l'Agenzia:

	Contratto	Treni* km	€
Trasporto Ferroviario Metropolitano	Trenitalia	2.340.000	20.836.249,72
	GTT	1.081.431	18.369.338,99
		Veicoli*km	€
Trasporto Urbano & Suburbano Torino	GTT	54.709.643	140.065.820,26
Trasporto Pubblico Chieri	GTT - Vigo	130.622,5	335.570,17
Trasporto Pubblico Moncalieri	GTT - Canuto	650.000	1.883.288,50 ⁽⁷⁾
Trasporto Pubblico Settimo	Canuto – De Marchi	186.000	370.850,04 ⁽⁷⁾
Trasporto Extraurbano	ATI GTT	4.132.344	4.572.418,66
	ATI SAPAV	234.462	266.066,02

Si focalizzano inoltre, per il 2006, i principali impegni di attività relativi a:

- avvio del servizio della Metropolitana;
- iniziative per i Giochi Olimpici Invernali;
- iniziative per la conoscenza e il governo del sistema.

8.2. Avvio del servizio di metropolitana

8.2.1 Effetti di sistema

Con l'inizio del 2006 la linea 1 di metropolitana sarà avviata sulla tratta Collegno – P.zza XVIII Dicembre, lunga circa 7,5 km e dotata di 11 stazioni.

Il contratto relativo all'esercizio della metropolitana non è allo stato attuale trasferito all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

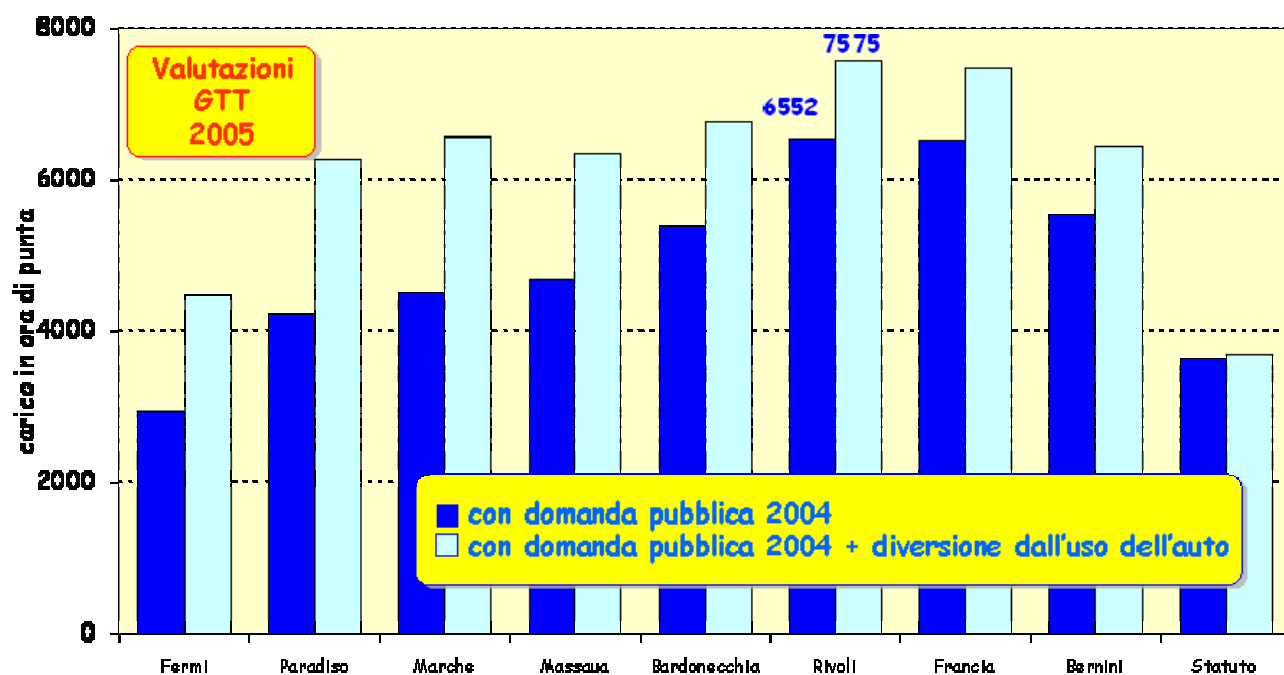
Si indicano pertanto i contorni dell'inizio dell'esercizio.

⁷ compresi i servizi scolastici

All'avvio la linea sarà portata progressivamente ad un esercizio con intervalli di circa 2 minuti in ora di punta con convogli di 2 veicoli, con ciascun veicolo avente lunghezza di 26 metri e capacità unitaria pari a 158 posti (a 4 posti in piedi/m2), in modo da offrire in ora di punta una capacità della linea di circa 9000 posti/ora*direzione.

La linea sarà portata a generare una produzione di circa 4 milioni di km annui/anno e a servire, secondo le previsioni di piano, tra 25 e 35 milioni di passeggeri/anno (stime GTT 2005).

Il servizio di superficie, con l'avvio della metropolitana, sarà ridotto retraendo le linee bus parallele 36 (a P.za Massaua) e 1 (a P.za Statuto) per circa 500 mila km/anno , metà dei quali circa potranno essere reinvestiti rafforzando l'adduzione trasversale alla linea 1.



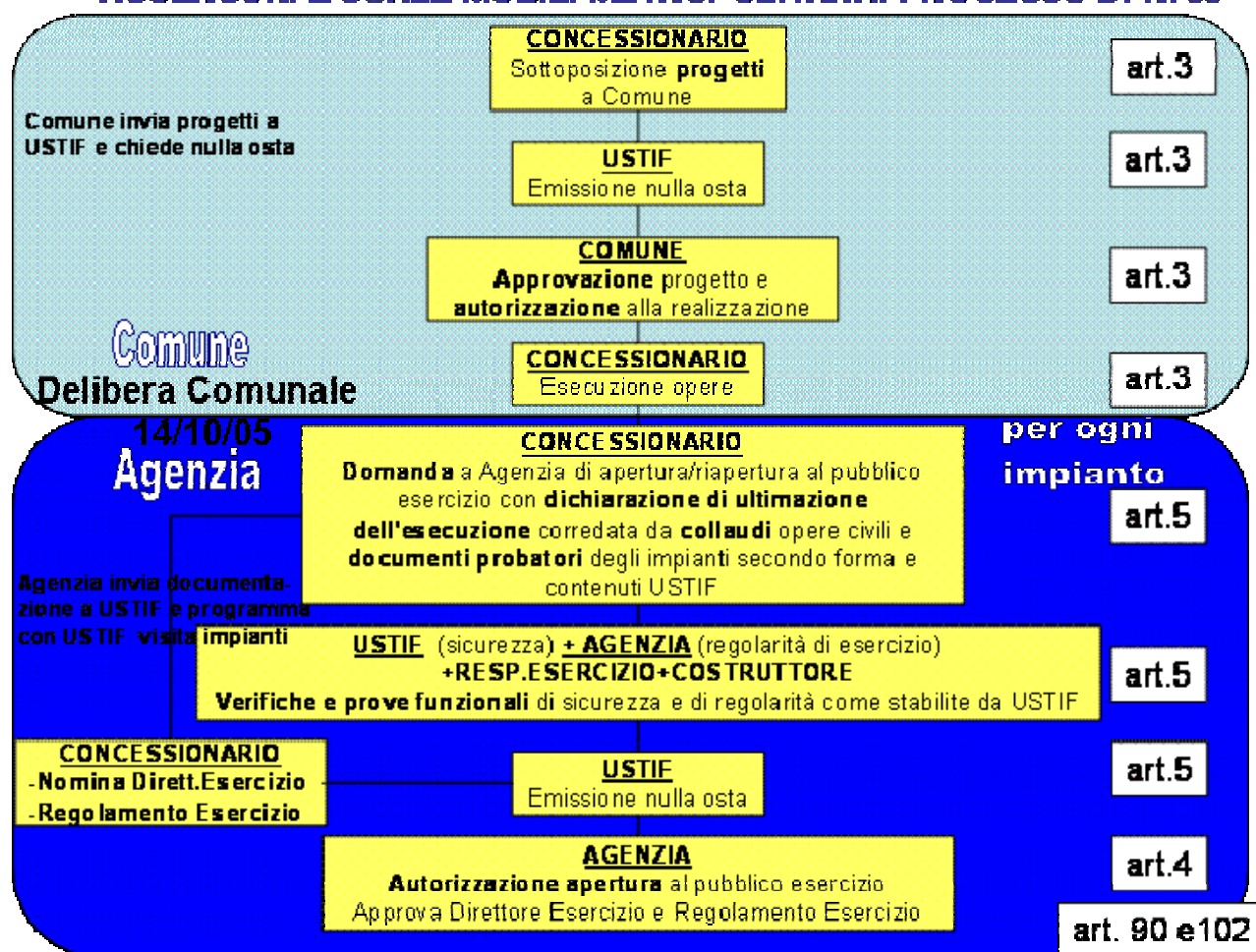
Profilo di carico linea 1 metro direzione XVIII Dicembre (ora di punta 7.35-8.34)

8.2.2 Attività autorizzative

L'Agenzia è stata chiamata con Delibera Comunale 14/10/05 a provvedere alle verifiche e prove funzionali su 98 impianti di ascensori e scale mobili al fine di concedere le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura a pubblico esercizio della linea 1 di metropolitana.

Lo schema seguente riporta l'intero iter che, per quanto riguarda i primi 98 impianti, è stato gestito inizialmente dalla Città di Torino e, dopo la Delibera Comunale, dall'Agenzia.

ASCENSORI E SCALE MOBILI METROPOLITANA: PROCESSO DPR753



L'Agenzia opererà nel 2006 su una quantità paragonabile di impianti per la prossima apertura della tratta P.za XVIII Dicembre – Porta Nuova, e assumerà, a contratto trasferito le competenze piene ai fini della sicurezza e della regolarità di esercizio della metropolitana.

8.3. Le iniziative olimpiche

Il Programma TPL 2006 individua i seguenti impegni per maggiori servizi da fornire durante lo svolgimento dei giochi olimpici

	Veicoli*km	Impegni (€)	Criterio di finanziamento
Potenziamento TPL Urbano & Suburbano Torino	656.930	1.761.000,00	Regione 1.261.000,00 Agenzia 500.000,00
Potenziamento servizio ferroviario per aeroporto		180.000,00	Regione 180.000,00
Potenziamento servizio bus per aeroporto		10.000,00	Regione 10.000,00
Agevolazioni tariffarie per i volontari		50.000,00	Regione 50.000,00
TOTALE		2.001.000,00	

8.3.1 Potenziamento del TPL urbano e suburbano di Torino

Con il supporto di GTT sono stati individuati i servizi destinati a soddisfare la mobilità di residenti, spettatori e workforce (volontari) in area urbana e suburbana di Torino

Mobilità pubblica in periodo Olimpico	• Maggior uso TPL per restrizioni viarie • Mobilità occasionale Olimpica	128	
Mobilità degli spettatori	• Istituzione di 6 linee speciali • Potenziamento linee 1,2,3,4,9,10,13,15,18	449	
Cerimonie di apertura & chiusura Giochi	• 4 linee speciali • Potenziamento linee 4 e 10		
Premiazione serale in Piazza Castello	• Linee speciali: fino alle 01.30 • Linee 1,2,4,10,13,15,17,18,35,55,56,72,72/ ogni 10-15 minuti • Linee 1,4,18 su 24 ore	136	
Servizio per Work Force	• Linee speciali • Potenziamento servizio serale • Potenziamento linee 17,35,72,72/	34	
		Scorte e turni flessibili	100
		Incremento totale	847
		Riduzione servizio per chiusura scuole	-190
		TOTALE	657

*Potenziamento del servizio urbano e suburbano di Torino (migliaia di veicoli*km)*

Per quanto riguarda la mobilità dei residenti è previsto un incremento dell'uso del trasporto pubblico a seguito delle restrizioni alla circolazione privata in prossimità dei siti olimpici e per la generazione di una mobilità "occasionale" in relazione alla presenza di attività o manifestazioni connesse all'evento olimpico. Per far fronte a questo aumento di mobilità si è previsto, dal 6 al 28 febbraio 2006, il potenziamento del servizio "di base" nelle punte del mattino (7.00-9.00) e del pomeriggio (16.00-20.00) su circa il 37% della rete Urbana/Suburbana. Tale potenziamento è compensato, nella punta mattutina, dalla riduzione del servizio (sul resto della rete) consentita dall'assenza di parte degli spostamenti diretti ai luoghi di studio (stante la chiusura delle scuole medie superiori).

Per quanto riguarda la mobilità degli spettatori è stata individuata la "Rete Olimpica" con una configurazione tipica delle giornate del periodo di gare (dall' 11 al 25 febbraio 2006) e un'altra configurazione per le giornate delle cerimonie di apertura e chiusura dei giochi (10 e 26 febbraio 2006).

Inoltre nel periodo 8 - 28 febbraio 2006., per favorire la mobilità nella fascia serale, in cui sono anche programmate le cerimonie di premiazione, è previsto il potenziamento del servizio serale e l'istituzione del servizio notturno su 3 linee.

La mobilità dei volontari (workforce) sarà favorita dal potenziamento del servizio “di base” e di quello serale, dalle linee speciali ed ordinarie della rete olimpica e da un ulteriore potenziamento delle linee 17 – 35 – 72 – 72b per garantire collegamenti anche con siti olimpici non competitivi.

8.3.2 Potenziamento servizio ferroviario per aeroporto di Caselle

L'Agenzia ha coordinato, con la partecipazione di GTT e Trenitalia – il disegno di un servizio ferroviario straordinario di collegamento fra la stazione dell'aeroporto e le stazioni Porta Susa e Lingotto, da effettuarsi nel periodo dei Giochi Olimpici, e dimensionato per trasportare circa 55 mila spettatori in arrivo ed in partenza presunti utilizzatori di servizi TPL .

Giornalmente saranno effettuati 37 treni complessivamente nelle due direzioni con nuovo materiale rotabile del tipo Minuetto, sulla base di un programma di 1 treno/ora intensificato a 2 treni/ora per i periodi di domanda stimata più intensa (sulla base dell'attuale piano operativo voli diffuso da SAGAT). Il servizio, concepito per essere il più possibile compatibile con la mobilità quotidiana, garantirà nelle fasce orarie di punta la circolazione dei treni ordinari più intensamente utilizzati dai passeggeri pendolari.

8.3.3 Potenziamento servizio bus per aeroporto di Caselle

E' stato disegnato con la Società SADEM, per il medesimo periodo, il potenziamento del servizio bus di linea dall'aeroporto per il centro della città di Torino (Porta Nuova), con un nuovo servizio “bus express” instradato sulla direttissima per Caselle, in modo da sussidiare l'offerta del servizio ferroviario con ulteriori 2 corse/ora per direzione, e far fronte a possibili concentrazioni di domanda di mobilità da e per l'aeroporto.

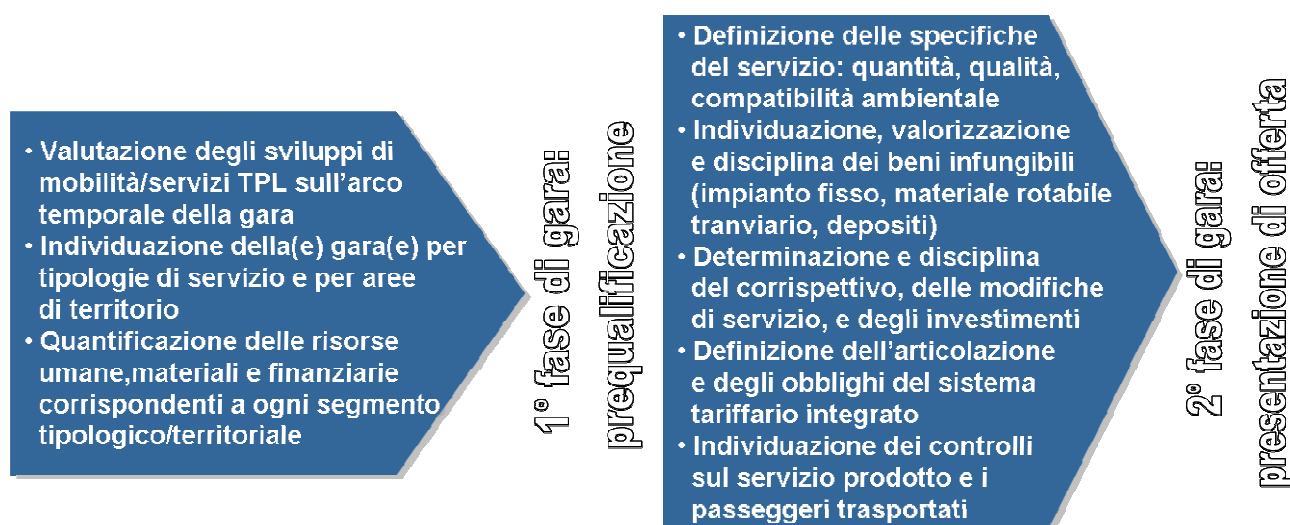
8.3.4 Titoli di viaggio speciali per il periodo olimpico

Per favorire la mobilità degli spettatori durante l'evento olimpico è stata proposta, da parte dell'Agenzia, l'introduzione di titoli di viaggio speciali, caratterizzati dall'impiego del logo di Torino 2006, come da tabella che segue.

Documento	Servizi utilizzabili	Cliente tipo
Biglietto giornaliero di 5 €	navette olimpiche (shuttle) e TPL urbano e suburbano di Torino	chi posteggia l'auto nei parcheggi di corrispondenza
Biglietto giornaliero di 8 €	Ferrovia aeroporto Caselle-Torino, navette olimpiche (shuttle) e TPL urbano e suburbano di Torino	chi arriva all'aeroporto di Caselle
Biglietto settimanale di 30 €	Ferrovia aeroporto Caselle-Torino, navette olimpiche (shuttle) e TPL urbano e suburbano di Torino, linee extraurbane e ferrovie Formula, Fino a Bardonecchia	chi vuole viaggiare ovunque con un unico documento

8.4. Predisposizioni per l'assegnazione del servizio

Al 31-12-2005 scade il periodo transitorio (e i contratti di servizio) e ne consegue l'obbligatorietà dell'avvio delle gare (confermato dal DDLR recentemente approvato dalla Giunta Regionale): l'Agenzia sarà quindi chiamata a predisporre il bando e a gestire il complesso processo di gara per parti o per l'intero sistema ad essa delegato.



8.5. Iniziative per la conoscenza del sistema

L'Agenzia ha finora acquisito conoscenze sulla base delle iniziative avviate: nel 2004 con ISTMO, avviata dal Comune e GTT (e terminata con il concorso dell'Agenzia stessa), nel 2005 con i risultati dell'IMQ 2004 ("Indagine sulla Mobilità delle persone e la Qualità dei trasporti nella provincia di Torino", realizzata da GTT e cofinanziata da Regione, Provincia, Comune di Torino, Trenitalia e GTT stesso), dell'IMP 2004 ("Indagine sulla Mobilità delle persone e la qualità dei trasporti nella regione Piemonte", realizzata da GTT

per conto di IRES Piemonte e finanziata dalla Regione) e con la copartecipazione alla Indagine sulla qualità 2005 (IQ2005) effettuata da GTT.

Nel 2006, e in seguito, l'Agenzia intende operare - in nome e per conto degli Enti Locali consorziati e in accordo tecnico/economico con le Aziende interessate - come protagonista della formazione delle conoscenze sulla mobilità e sui trasporti dell'area metropolitana.

L'Agenzia pertanto intende coordinare la prossima indagine IMQ 2006 (da eseguire appena terminati i Giochi Olimpici), la/e indagine/i FORMULA 2006 ai fini dell'individuazione dei passeggeri del sistema, le valutazioni di frequentazione delle linee di trasporto pubblico a integrazione dei conteggi contrattualmente a carico dei gestori.

ISTMO è l'insieme coordinato dei modelli di trasporto per la pianificazione analitica dell'area metropolitana di Torino. Messo in funzione e dotato di una prima ricalibrazione nel 2005 a cura dell'Agenzia, è stato impiegato nelle valutazioni di strategia di lungo periodo. Nel 2006 e negli anni seguenti l'Agenzia (pagata la sua quota di partecipazione all'iniziativa che l'ha generato) intende aggiornarlo e migliorarlo via via come strumento principale per valutare lo sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico e privato a fronte della domanda di mobilità in area metropolitana.

8.6. Iniziative a supporto della capacità di governo del sistema

Nel 2005 l'Agenzia ha ottenuto da Trenitalia la possibilità di consultare sistematicamente – per quanto di sua competenza – il database RIACE nel quale sono mantenute tutte le informazioni statistiche sulle prestazioni reali dei servizi ferroviari rispetto a quanto programmato.

GTT è dotata da tempo del SIS, sistema di assistenza all'esercizio del servizio urbano/suburbano di Torino che permette il monitoraggio in tempo reale della posizione di tutti i propri veicoli in linea e la sua comparazione con il servizio programmato al fine di poter intervenire a favore delle prestazioni di servizio, in particolar modo della regolarità del servizio (capacità di rispettare il servizio programmato).

L'Agenzia sta predisponendo un progetto, da validare con GTT, per giungere nel 2006 a realizzare un collegamento con il SIS che permetta l'acquisizione giornaliera delle prestazioni sulle linee del sistema.

La Provincia di Torino ha assunto l'iniziativa di avviare una gara per la realizzazione di un sistema di monitoraggio per l'osservazione e il controllo dei servizi di trasporto pubblico extraurbano (denominato OTX), in cooperazione con l'Agenzia e con Toroc.

L'Agenzia ha contribuito al progetto operando per la formulazione del Capitolato e ha impegnato per il 2006 e i due anni successivi fondi di investimento per la realizzazione del sistema per la parte di servizi di propria competenza.

Con la realizzazione di OTX Provincia e Agenzia otterranno una capacità di monitoraggio e controllo del servizio erogato nell'ambito dei servizi bus extraurbani analogo a quello dei sistemi precedentemente descritti.

CAP. III RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio di previsione finanziario è redatto in termini di competenza osservando i principi di unità, annualità, universalità ed integrità, veridicità, pareggio finanziario e pubblicità.

Il bilancio di previsione è deliberato in pareggio finanziario, con un totale complessivo di entrate e spese di € 219.282.250,00 di cui € 873.800,00 con utilizzo dell'avanzo d'amministrazione accertato con l'approvazione del rendiconto dell'ultimo esercizio chiuso.

La situazione corrente, costituita dal totale delle previsioni di competenza relative alle spese correnti (non ci sono rate di ammortamento di mutui o prestiti) pari ad € 216.480.750,00, pareggia con le previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate sommata alla quota parte dell'avanzo di amministrazione destinata al finanziamento delle spese correnti non ripetibili, di € 607.300,00, ai sensi dell'art. 187, comma 2 lett. c), del TUEL.

Il bilancio di previsione è redatto nel rispetto dei principi di veridicità ed attendibilità, sostenuti dalle analisi e dei parametri di riferimento di seguito descritti.

9. ENTRATA

Criteri generali

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

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

Fondo trasporti storico

- Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono nella misura pari a quelle per l'anno 2005. Parimenti per i conferimenti dei comuni consorziati, secondo le disposizioni dei relativi disciplinari di delega.

Avvio Linea 1 della Metropolitana

Le principali grandezze economiche relative agli scenari attesi sono state inserite già nel capitolo "Programma TPL di base 2005 e pluriennale 2005-2007" del Bilancio preventivo 2005.

Considerando la necessità da parte della Regione di conoscere analiticamente gli oneri derivanti dall'esercizio della linea, per definire un inserimento strutturale e pluriennale del loro finanziamento, e nell'incertezza dei finanziamenti e dei tempi del preesercizio, si rinvia

la definizione delle somme in bilancio al momento in cui il Comune trasferirà la competenza

Potenziamento servizio TPL nell'area metropolitana per i Giochi Olimpici .

In data 14/04/2005 il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha preso atto del piano di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico in occasione dei Giochi Olimpici invernali Torino 2006 e dell'ordine di grandezza della copertura finanziaria occorrente riassunto a margine:

Tipologia di servizio	Importo del corrispettivo (migliaia di euro, esclusa IVA)
SERVIZIO URBANO	
Riduzione per chiusura scuole superiori (1)	-511
Potenziamento	2.272
TOTALE	1.761
GRATUITA' PER FAMIGLIA OLIMPICA E WORKFORCE	
14300 abbonamenti gratuiti	377 - 494
SERVIZIO FERROVIARIO PER AEROPORTO	
	180
SERVIZIO BUS PER AEROPORTO (stima Agenzia)	10
TOTALE COMPLESSIVO	2.328 – 2.445

NOTA (1) E' necessario, in compensazione, anticipare l'inizio dell'anno scolastico e l'entrata in vigore del programma di esercizio invernale del trasporto pubblico urbano e suburbano.

In occasione del Consiglio di Amministrazione del 29/07/2005, la Regione Piemonte ha fornito la propria disponibilità ad impegnare risorse proprie per circa € 2.000.000, pari al fabbisogno stimato necessario al potenziamento del servizio urbano e suburbano (al netto della riduzione per la chiusura delle scuole superiori), del servizio ferroviario per l'aeroporto e del servizio di autobus per l'aeroporto.

Restava ancora da individuare la fonte delle risorse per contrattualizzare con i gestori la gratuità del trasporto per la famiglia olimpica e per la workforce.

A tal proposito, considerato che verosimilmente la maggior parte dei potenziali utilizzatori dei servizi sono studenti già in possesso di un abbonamento annuale sulla rete urbana e/o suburbana di Torino, si ritiene che il valore dell'obbligo di trasporto gratuito della "famiglia olimpica" possa essere rideterminabile in circa € 50.000. Gli uffici dell'Agenzia articoleranno un'analisi che tenga conto di quanto sopra, che sarà sottoposta all'approvazione della Regione per gli effetti dell'art.12 della L.R. 1/2000.

L'iniziativa di chiusura delle scuole superiori durante il periodo olimpico, promossa dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino, ha avuto come effetto il corrispondente anticipo dell'inizio dell'anno scolastico 2005/2006, generando un onere di € 487.760,00 finanziati utilizzando parte delle risorse che la Regione Piemonte ha messo a disposizione dell'Agenzia.

Altri enti consorziati e segnatamente il Comune di Torino, anche alla luce del disegno di legge finanziaria per l'anno 2006, non hanno disponibilità in spesa corrente da dedicare al potenziamento dei servizi olimpici.

Pertanto il finanziamento del potenziamento dei servizi in area metropolitana durante gli eventi olimpici per la parte non coperta dal finanziamento regionale, è finanziato in via prioritaria mediante utilizzo dell'avanzo di gestione dell'Agenzia ed eventualmente individuando diverse economie sull'esercizio 2006 se necessario.

Relativamente agli oneri economici preventivati e riassunti in tabella, potrà mutare il valore di ciascun addendo, causa i margini di variabilità delle stime per ora prodotte dal TOROC sulla potenziale domanda di servizi da parte degli spettatori ed anche a causa degli approfondimenti tecnici ancora in corso circa la disponibilità di tracce per l'accesso nel nodo di Torino del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Caselle.

Servizi ferroviari nell'area metropolitana

Attualmente Trenitalia sta attuando, senza autorizzazione preventiva e quindi senza oneri per l'Agenzia, una produzione programmata che eccede di 185.773 treni-km/anno gli impegni contrattuali.

Per l'anno 2006 l'inserimento della percorrenza proposta in più comporterebbe compensazioni corrispondenti ad 1.653.397,70 €/anno, secondo gli attuali costi km unitari.

Inoltre, la ipotizzata riapertura della linea Pinerolo-Torre Pellice richiede una ulteriore produzione compresa, nelle ipotesi fin qui prospettate da Trenitalia, tra 96.456 e 159.567 treni-km/anno con corrispondenti compensazioni comprese tra 858.458,40 e 1.420.146,30 €/anno.

In totale il fabbisogno aggiuntivo per questo contratto sarebbe compreso tra 2.511.856,10 e 3.073.544,00 €/anno.

La Regione Piemonte è impegnata in una attività di razionalizzazione del sistema ferroviario a livello regionale, indispensabile per liberare risorse economiche.

Sino a quando la Regione Piemonte non avrà terminato la razionalizzazione e non saranno rese disponibili all'Agenzia risorse economiche aggiuntive rispetto a quelle storicamente date, il Bilancio 2006 conferma le risorse stanziare nel 2005.

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

Analisi per Titoli

TITOLO II:

Entrate derivanti da contributi e trasferimenti correnti dello Stato, della regione, e degli altri enti pubblici, anche in rapporto all'esercizio di funzioni delegate dalla regione:
€ 215.646.450,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL:
€ 8.945.150,00

Trattasi di trasferimenti erariali conseguenti l'applicazione dell'art. 9, comma IV della L. 7.12.1999, n. 472, che testualmente recita *“Al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (contratti di servizio ndr.), assicurando comunque la neutralità finanziaria per il bilancio dello Stato”*.

Si è tenuto conto altresì delle seguenti disposizioni:

- D.M. 22.12.2000, art. 2 comma II, che stabilisce: *“...omissis.....sono preliminarmente detratte le quote dell'imposta spettanti all'Unione Europea e quelle attribuite alle regioni a statuto speciale, alle Province di autonome di Trento e Bolzano ed alle regioni a statuto ordinario in base alla vigente normativa;”*
- il D.P.C.M del 7 maggio 2004 che determina, per l'anno 2002, nella misura del 37,39% la quota di compartecipazione regionale all'IVA stabilita dall'art. 2 comma 4 del D.Lgs. 18 febbraio 2000 n. 56;
- la Decisione 2000/597/CE, Euratom del Consiglio del 29 settembre 2000, relativa al sistema delle risorse proprie delle Comunità Europee, con la quale viene destinata dallo Stato alla U.E. una quota pari al 5% dell'IVA dall'anno 2004 in poi;
- l'art 4 del Decreto Ministeriale 22 dicembre 2000, succitato, testualmente recita *“..omissis.. la prima rata viene corrisposta entro il 30 giugno di ciascun anno nel limite del 70 per cento dei pagamenti delle spese relative agli oneri conseguenti l'applicazione dell'art. 19 della legge 19 novembre 1997 n. 422, che gli Enti attestano di dover sostenere nell'anno di competenza mediante apposita certificazione A e B da trasmettere entro il termine perentorio del 28 febbraio di ciascun anno. La seconda rata del contributo statale viene corrisposta entro il 30 novembre dell'anno successivo in misura pari alla differenza tra i pagamenti delle spese relative.....omississ.....da attestare mediante apposita certificazione da trasmettere entro il termine perentorio del 30 aprile e da redigere secondo i modelli A1 e B1, ed il contributo erogato con la prima rata.”;*

La stima dell'importo è avvenuta nel modo che segue:

	Imponibili tpl	imp.agev.tarif.	imp.ccnl	totale imp.
contratto ex C.Torino	141.304.122,26	1.486.900,21		142.791.022,47
contratto ex C. Moncalieri	1.883.288,50	15.494,00	31.045,62	1.929.828,12
contratto ex C. Settimo	370.850,04			370.850,04
contratto ex C. Chieri	335.570,17	5.165,00	4.280,16	345.015,33
contratto ex Prov. Torino	4.838.484,68	9.820,00	104.806,08	4.953.110,76
contratto ferrovie GTT				0,00
contratto Trenitalia				0,00
Totale	148.732.315,65	1.517.379,21	140.131,86	150.389.826,72
Iva 10%				15.038.982,67
Regione		arrotondati	6.458.940,00	6.093.870,97
Stato		arrotondati	8.778.005,00	8.945.111,70

Suddivisione IVA in base al disposto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 maggio 2004
carico regione 37,39 % sul 95% dell'importo IVA + quota UE 5%

Categoria 3°: Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate:
€ 205.101.100,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 6.093.871,00
b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L.: € 199.007.229,00

Il punto a) si riferisce alla previsione dei finanziamenti regionali per i maggiori costi conseguenti l'applicazione dell'IVA al contratto di servizio, tenuto conto della DGR 7.6.2004, che garantisce agli Enti la copertura finanziaria dell'IVA non ristorata dallo Stato ai sensi della L. 472/1999 per l'anno 2004 e, per gli anni successivi, si prende atto dell'emendamento proposto in sede di Conferenza tra Regione ed Enti Locali al "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2004 – 31 dicembre 2006", laddove la Regione si impegna a coprire la quota IVA non rimborsata dallo Stato attraverso le procedure previste dal Decreto del Ministero dell'Interno 22 dicembre 2000 in attuazione dell'art. 9, comma 4, L. 472/1999. La dimostrazione del calcolo è sopraesposta.

Vedasi il capitolo I, punto 2, in merito al contenzioso con il Ministero dell'Interno per il riconoscimento dell'IVA, dal cui esito potrebbe derivare nel corso del 2006 la necessità di variazioni sulle fonti delle entrate.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Regione Piemonte Dimostrazione trasferimenti per servizi minimi TPL		Fonti	Modalità di determinazione
trasferimenti per ferrovie a GTT	18.369.338,99	deliberazione DGR n.37-15245 del 30/03/2005	importo deliberato dalla Regione paragrafo 4.1.2 Piano triennale trasporti
	20.836.249,72	delibera DGR n.12-13426 del 20/09/04	importo deliberato dalla Regione
	180.000,00	delibera DGR n.24-1036 del 10/10/2005	Importo deliberato dalla Regione
Trasferimenti per potenziamento Olimpiadi ferro			
trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	3.938.234,87		IVA10% su € 18.369.338,99 su contratto GTT , su € 20.836.249,72 su contratto Trenitalia e su € 176.700,00 su potenziamento per Olimpiadi
finanziam. Agenzia ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	330.648,10		Finanziamento su contratto GTT ferrovie 1,8% su € 18.369.338,99
finanziam. Agenzia ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	425.229,59		Finanziamento su contratto Trenitalia 2% su € 21.261.479,31 (valore contratto)
trasferimenti esercizio TPL gomma	148.771.012,16	deliberazione DGR n.14-14317 del 14/12/2004	Torino € 142.633.218,19 - Moncalieri € 862.194,06 - Chieri € 210.631,72 – Settimo T.se € 220.527,10 - Provincia Torino € 4.844.441,09
trasferimenti agevolazioni tariffarie su gomma	1.575.293,72	deliberazione DGR n .22-15161 del 23/03/2005	Torino € 1.464.155,00 - Moncalieri € 15.494,00 - Chieri € 5.165,00 - Settimo € 7.747,00 - Provincia Torino € 82.732,72
Programma triennale - oneri CCNL	3.260.173,29	deliberazione DGR n.14-14317 del 14/12/2004	Torino € 3.120.041,43 - Moncalieri € 31.045,62 - Chieri € 4.280,16 - Provincia Torino € 104.806,08
Potenziamento Olimpiadi	1.321.000,00	delibera DGR n.24-1036 del 10/10/2005	Importo deliberato dalla Regione
Totale trasferimento Regione	199.007.180,44		

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

1) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti dalla GTT e conferiti all'Agenzia sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale di approvazione del piano triennale trasporti (PTT), al § 4.1.2 e sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale n. 37-15245 del 30/03/2005

2) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti da Trenitalia e conferiti all'Agenzia sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale n.12-13426 del 20/09/2004 di approvazione del contratto di servizio relativo.

3) i trasferimenti per IVA sui contratti di servizio ferroviari sono finanziati dalla Regione Piemonte per l'intero importo, dato che il Ministero del tesoro riconosce ad essa i contributi erariali a ripiano dell'IVA. Pertanto le previste dichiarazioni, a preventivo ed a consuntivo per l'IVA da erogare o erogata alle società, verranno effettuate al Ministero direttamente dalla Regione. L'importo complessivo di € 3.938.235,00 è formato da € 2.083.625,00 relativi all'IVA su contratto Trenitalia, ed è già stato deliberato dalla Regione con la citata DGR 20.09.2004 n. 12-13426, e da € 1.836.935,00 relativo a IVA su contratto GTT, deliberato dalla Regione con provvedimento n. 37-15245 del 30/03/2005 e, per analogia, da € 17.675,00 sulla quota conferita per potenziamento Olimpiadi.

4) La citata deliberazione DGR 20.09.2004 n. 12-13426 prevede un importo aggiuntivo da trasferire all'Agenzia pari € 425.229,59.

5) L'importo di € 330.648,10 costituisce la quota di trasferimenti regionali sul contratto ferroviario GTT per il finanziamento dell'Agenzia. E' stata calcolata sul totale del trasferimento alla GTT di € 18.369.338,99 ed aggiunto e non sottratto allo stesso, così come previsto per il 2005 dalla deliberazione DGR 37-15245 del 30/03/2005

6) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma (al netto dei contributi per CCNL) ammonta complessivamente a € 148.771.012,16, come risulta dalla DGR 14/12/2004 n. 14-14317 ed è composto da.:

Comune di Torino	€	142.633.218,19
Comune di Chieri	€	210.631,72
Comune di Moncalieri	€	862.194,06
Comune di SettimoTse	€	220.527,10
Provincia Torino	€	4.844.441,09

Gli importi della Provincia di Torino sono riferiti ai servizi extraurbani trasferiti all'Agenzia.

Per Moncalieri è stato prudenzialmente previsto l'importo al netto della percentuale di variazione contributiva con ipotesi di perequazione.

7) La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/200, ha individuato i beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico del proprio bilancio. A tal proposito la citata DGR 23/03/2005 n. 22-15161 prevede i seguenti trasferimenti, trasferiti all'Agenzia:

Comune di Torino	€	1.464.155,00
Comune di Chieri	€	5.165,00
Comune di Moncalieri	€	15.494,00
Comune di SettimoTse	€	7.747,00
Provincia Torino	€	82.732,72

8) I contributi regionali per maggiori oneri da CCNL autoferrotranviari sono previsti per un totale di € 3.260.173,29 in misura pari a quelli stanziati dalla citata DGR 14/12/2004 n. 14-14317:

Comune di Torino	€	3.120.041,43
Comune di Chieri	€	4.280,16
Comune di Moncalieri	€	31.045,62
Provincia Torino	€	104.806,08

9) I contributi regionali per il potenziamento dei servizi durante il periodo olimpico sono previsti per un totale di € 1.321.000,00 dalla citata DGR n. 24-1036 del 10/10/2005.

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi
TPL : € 1.600.200,00

I servizi di TPL conferiti da Chieri, Moncalieri e Settimo, sono assistiti, oltre che dai contributi regionali suesposti, anche da contributi integrativi comunali nel modo che segue:

Comuni Consorziati Dimostrazione trasferim. per servizi minimi TPL	servizio	importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune Moncalieri	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000 anticipazione IVA	1.021.094,44 34.178,09 192.982,81	contratto di Moncalieri	corrispettivo € 1.883.288,50 dedotto contributi regionale di € 862.194,06 1,8% su € 1.898.782,50 importo totale contratto Moncalieri al netto dei contrib. CCNL Iva 10% su € 1.929.828,12 totale contratto comprensivo di € 31.045,62 per oneri CCNL
Comune Settimo T.se	concorso per servizio TPL gomma finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000 anticipazione IVA	142.575,94 6.675,30 37.085,00	Contratto di Settimo Tse DD n. 403 del 31/12/2004	corrispettivo € 370.850,04 dedotto contributi regionale di € 228.274,10 1,8% su € 370.850,04 importo totale contratto C. Settimo Iva 10% su € 370.850,04
Comune Chieri	concorso per servizio TPL gomma finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000 anticipazione IVA	124.938,45 6.133,23 34.501,53	Contratto di Chieri DD n. 109 del 31/03/2005	corrispettivo € 335.570,17 dedotto contributi regionale di € 210.631,72 1,8% su € 340.735,17 Importo totale contratto Chieri al netto dei contr. CCNL e compresi di € 5.165,00 agevolaz.tariff. Iva 10% su € 345.015,33 totale contratto
Totale trasferimento		1.600.164,79		

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

I comuni consorziati summenzionati pongono a carico del proprio bilancio la quota per il finanziamento ex art. 26, c.3 bis LR 1/2000. L'IVA è anticipata dai comuni stessi; la stessa pertanto può essere versata alle società concessionarie ancor prima che l'Erario o la Regione versino le rispettive quote di contributo a copertura dell'IVA.

TITOLO III

Entrate extratributarie : € 227.000

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 3° Interessi attivi su giacenze di cassa € 225.000,00

Sono stati prudenzialmente previsti nella misura pari a quella che si stima verrà realizzata nel 2005.

Categoria 5°: Proventi diversi € 2.000,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a € 215.873.450,00

TITOLO IV

Entrate derivanti da trasferimenti di capitali dalla Regione

Categoria 3°: Trasferimenti per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali : € 0,00

La Regione Piemonte ha già comunicato, con lettera del 13/7/2005, l'impegno ad utilizzare le disponibilità derivanti dalla Legge 166/2002 (oltre 21 milioni di euro) per il rinnovo del materiale rotabile su gomma in Piemonte.

La Regione indicherà i criteri di massima di attribuzione ai soggetti di delega, in modo che l'Agenzia possa iscrivere a Bilancio la parte di propria competenza, salvo diversi limiti derivanti dalle disposizioni della legge finanziaria 2004 per l'assegnazione dei fondi derivanti da mutuo.

Non essendo tuttavia sinora state espresse tali indicazioni, si ritiene, in via prudenziale, di non esporre per il momento risorse a Bilancio

L'approvazione del disegno di legge regionale analizzato al capitolo I, punto 1, contempla l'avvio delle procedure di gara.

L'applicazione delle procedure conseguenti (descritte al capitolo I, punto 3), per le necessarie coperture finanziarie dei contratti di servizio posti in gara, potrebbe richiedere variazioni alle previsioni di entrata, segnatamente per quanto riguarda l'IVA gravante sui corrispettivi di servizio, la rivalutazione annuale dei corrispettivi e i contributi per gli investimenti.

10. USCITA

La parte spesa è ordinata gradualmente in titoli, funzioni, servizi ed interventi, in relazione, rispettivamente, ai principali aggregati economici, alle funzioni dell'ente, ai singoli uffici che gestiscono un complesso di attività ed alla natura economica dei fattori produttivi nell'ambito di ciascun servizio. La parte spesa è leggibile anche per programmi dei quali è fatta analitica illustrazione in apposito quadro di sintesi del bilancio e nella relazione revisionale e programmatica.

I titoli della spesa del bilancio 2006 sono:

TITOLO I:	€	216.480.750,00
TITOLO II:	€	266.500,00

Il pareggio economico è assicurato mediante l'impiego dell'avanzo di amministrazione accertato con l'approvazione del rendiconto 2004, deliberato dall'Assemblea del Consorzio con atto n. 2/1 del 10 giugno 2005.

L'avanzo d'amministrazione complessivamente impiegato ammonta a € 873.800,00 e viene utilizzato come segue:

- € 611.800,00 per spese correnti non ripetibili
- € 262.000,00 per spese d'investimento.

Le spese correnti non ripetibili sono le seguenti:

Convegni – eventi	€	71.750,00
Sviluppo sito WEB	€	50.000,00
Divulgazioni/pubblicazioni	€	51.250,00
Iniziative/campagne	€	205.000,00
Iniziative area pianificazione	€	208.800,00
Iniziative area direzione	€	25.000,00

TOTALE	€	611.800,00
---------------	---	------------------

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

TITOLO I

Spese correnti: € 216.480.750,00

Funzione 01: Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:
€ 1.280.620,00

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : € 215.200.130,00

L'analisi degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate è la seguente:

Le spese per il funzionamento dell'Agenzia, costituite dal totale delle spese correnti al netto dei trasferimenti alle imprese per la gestione del TPL e al netto dei trasferimenti ai Comuni per restituzione di somme anticipate per il pagamento dell'IVA, ammontano a € 3.696.130,00 a cui bisogna aggiungere la somma di € 4.500,00 di spese in conto capitali per il finanziamento degli acquisti con il fondo economale per un totale di € 3.700.630,00

Si giunge alla quantificazione di detta spesa nel modo seguente:

- Con l'approvazione del Bilancio Preventivo 2005 – Pluriennale 2005 – 2007 era stata destinata, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate, una somma pari al 2% delle risorse complessivamente assegnate.
- In armonia alle scelte degli Enti consorziati in merito al contenimento delle uscite, tenuto conto delle restrizioni finanziarie in via di adozione da parte del Governo nazionale, la somma è ridotta del 10% per un'aliquota risultante all'1,8%.
- L'aliquota di finanziamento dell'Agenzia è calcolata sui conferimenti per i servizi TPL includendo quelli per la copertura delle agevolazioni tariffarie.
- Sono invece escluse dalla base d'applicazione le risorse conferite per la copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotranvieri e le risorse per gli investimenti in conto capitale.
- L'IVA generata dai contratti di servizio è imputata al Bilancio come partite di giro non è stata posta a base delle entrate sulle quali si applica l'aliquota di finanziamento dell'Agenzia
- Della somma così determinata l'importo di € 650.520,00 – pari allo 0,33% circa dell'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000 - è destinato al fondo di riserva da utilizzarsi per il funzionamento dei servizi di TPL
- La parte rimanente pari all' 1,47% dell'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000, unitamente agli interessi attivi sulle giacenze di casse per € 225.000,00, ai rimborsi da enti e privati per € 2.000,00 e all'utilizzo della quota parte dell'avanzo di amministrazione accertato per coprire le spese non ripetibili pari a € 611.800,00, costituisce la somma di € 3.700.630,00 destinata agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate.

Il Consiglio di Amministrazione si riserva di indicare, sia al momento dell'approvazione della proposta di deliberazione di Bilancio, sia nel corso della gestione, indirizzi per il coordinamento alle scelte degli Enti consorziati in merito al contenimento di singole voci di spesa per il funzionamento dell'Ente, tenuto conto dei vincoli derivanti dalla legge finanziaria in via di adozione da parte del Governo nazionale.

Dettaglio della base di calcolo:

	mln di EURO	2.006
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Torino		142.633.218,19
Regione Piemonte –Potenziamento Olimpiadi		1.261.000,00
Agevolazioni Tariffarie		1.464.155,00
Agevolazione tariffaria olimpica		50.000,00
sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale		145.408.373,19
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Moncalieri		862.194,06
Agevolazioni tariffarie Moncalieri		15.494,00
Concorso Comune Moncalieri		1.021.094,44
sub totale contratto Comune di Moncalieri		1.898.782,50
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Settimo T.se		220.527,10
Agevolazioni tariffarie Settimo T.se		7.747,00
Concorso Comune Settimo T.se		142.575,94
sub totale contratto Comune di Settimo T.se		370.850,04
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Chieri		210.631,72
Agevolazioni tariffarie Chieri		5.165,00
Concorso Comune Chieri		124.938,45
sub totale contratto Comune di Chieri		340.735,17
Contratto dei comuni per TPL		2.610.367,71
Extraurbane provincia di Torino		4.927.173,81
Extraurbane provincia di Torino-Potenziamento Olimpiadi		10.000,00
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie		39.630.818,30
trasferii.dalla Regione per T.P.L. ferro-Potenziamento Olimpiadi		180.000,00
sub totale trasferimenti dalla Regione per il T.P.L.		39.810.818,30
TOTALE ENTRATE		192.766.733,01
INVESTIMENTI		0,00
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		1,80
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000		3.469.801,19
Differenza finanziamento TPL ferro		42.522,96
Totale finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		3.512.324,15
Fondo di riserva		- 650.777,09
Differenza per finanziamento oneri per l'esercizio delle funzioni delegate		2.861.547,06
Interessi attivi + Rimborsi da enti e Privati		227.000,00
Tot. somma disponibile per finanziam. oneri per l'eserc. delle funzioni delegate		3.088.547,06
Spese di funzionamento		3.695.846,99
Spese in conto capitale per acquisti con fondo economale		4.500,00
Totale oneri per l'esercizio delle funzioni delegate		3.700.346,99
Differenza +/- da finanziare con applicazione quota avanzo di amministrazione		-611.799,93
SPESE NON RIPETIBILI FINANZIATE CON APPLICAZIONE QUOTA AVANZO DI AMMINISTRAZIONE		611.800,00

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

Spese per il personale: € 2.067.150,00

E' stata prevista la copertura di tutti i posti approvati dal Consiglio d'Amministrazione con il Regolamento organizzativo interno, come modificato con la revisione della Pianta organica. Trattasi di:

Direttore Generale	n.	1
Dirigenti	n.	5
Funzionari (cat. D)	n.	19
Impiegati (cat. C)	n.	4

Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime: € 16.100,00

Trattasi di spese relative essenzialmente ad acquisti di cancelleria per circa € 9.100,00, per acquisto con il fondo economale per € 5.000,00, abbonamenti a riviste e varie per € 2.000,00

Prestazioni di servizi : € 1.254.400,00

Trattasi di spese per il compenso agli organi sociali per € 210.200,00, per consulenze nel campo legale € 91.800,00, per iniziative specifiche di area per € 611.800,00, per le spese generali di funzionamento dell'Agenzia quali manutenzioni, servizi di pulizia e guardiana, spese telefonia, assicurazioni, spese di rappresentanza, formazione personale, tutela salute lavoratori, ecc, € 340.600,00

Utilizzo di beni di terzi : € 193.400,00

Trattasi di spese relative alla locazione e utilizzo utenze per € 178.200,00, per noleggio vetture per € 11.100,00, per noleggio centro stampa per € 3.100,00 e per noleggio telefoni mobili per € 1.000,00

Trasferimenti: € 212.134.100,00

Trattasi di trasferimenti alle imprese per il pagamento delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio.

Gli importi sono (IVA compresa):

TPL gomma:

- Comune di Torino	TPL urbano, oneri CCNL, potenziamento Olimpiadi	€	160.190.200,00
- Provincia di Torino	TPL extraurbano, oneri CCNL, potenziamento Olimpiadi	€	5.448.430,00
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, oneri CCNL	€	2.122.830,00
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano	€	407.950,00
- Comune di Chieri	TPL urbano, oneri CCNL	€	379.520,00
- Comuni di Moncalieri, Chieri e Settimo T.se	Rimborsi per Iva anticipata	€	264.570,00

TPL Ferroviario

- Contratto Trenitalia Spa	€	22.919.900,00
- Contratto GTT Spa	€	20.206.250,00
- Potenziamento Olimpiadi	€	194.450,00

Imposte e tasse € 165.080,00

Trattasi essenzialmente di spesa relativa all'IRAP che l'ente è tenuta a pagare sulle retribuzioni al personale, sui compensi agli amministratori, sui compensi ai collaboratori coordinati e continuativi nonché sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali.

Fondo di riserva € 650.520,00

Il fondo di riserva pari a € 650.520,00 per il 2006, (pari a circa allo 0,30% delle spese correnti) è stato calcolato tenendo conto del disposto dell'art. 166 del D.Lgs. 267 del 18/08/2000 e lo stesso è destinato essenzialmente a integrare l'intervento relativo ai trasferimenti per il servizio di trasporto pubblico locale.

TITOLO II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 266.500,00

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

Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche
€ 266.500,00

Trattasi di spese relative agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione per € 45.100,00, per acquisto hardware e software finalizzato al monitoraggio dei servizi TPL per € 216.900,00 e per acquisto con fondo economale per € 4.500,00

Trasferimenti di capitale

Come già evidenziato in questa relazione a commento della parte Entrate, la Regione Piemonte ha già comunicato, con lettera del 13/7/2005, l'impegno ad utilizzare le disponibilità derivanti dalla Legge 166/2002 (oltre 21 milioni di euro) per il rinnovo del materiale rotabile su gomma in Piemonte.

La Regione indicherà i criteri di massima di attribuzione ai soggetti di delega, in modo che l'Agenzia possa iscrivere a Bilancio la parte di propria competenza, salvo diversi limiti derivanti dalle disposizioni della legge finanziaria 2004 per l'assegnazione dei fondi derivanti da mutuo.

Non essendo tuttavia sinora state espresse tali indicazioni, si ritiene, in via prudenziale, di non esporre per il momento spese a Bilancio.

11. CRITERI PER IL BILANCIO PLURIENNALE 2006-2008

Entrata

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

- per quanto riguarda l'estensione territoriale, il perimetro dei servizi individuati in sede di convenzione costitutiva.
- le risorse conferite dalla Regione Piemonte, previste per l'anno 2006, sono pari a quelle per l'anno 2005. Parimenti per i conferimenti dei comuni consorziati, secondo le disposizioni dei relativi disciplinari di delega. Le risorse sono state invece aggiornate per l'anno 2007 con un tasso del 0,35% annuo, per il l'anno 2008 con un tasso del 0,37%. Tale aggiornamento si è reso necessario per consentire il finanziamento del fondo di riserva la cui utilizzazione si prevede destinata al miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.

Avvio Linea 1 della Metropolitana - Servizi ferroviari nell'area metropolitana

Valgono le considerazioni esposte precedentemente per l'anno 2006

Avvio delle procedure di gara

Valgono le considerazioni esposte al capitolo I, punto del 3, per l'anno 2006.

Uscita

Per quanto concerne i parametri generali di funzionamento dell'Agenzia si è provveduto a tener conto di:

- Adeguamento delle aliquote contributive e fiscali che incidono sul costo complessivo del personale e dei servizi
- Aggiornamento del costo del lavoro derivante dai CCNL, scaduti ed in via di rinnovo, unitamente all'incentivazione da corrispondere per il trasferimento del personale con l'istituto della mobilità da Enti od Aziende pubbliche, alle progressioni economiche ed ai premi di risultato dei dipendenti.

- Progetti speciali nell'ambito dell'area di Pianificazione e Controllo, nei limiti di spesa consentiti dalle norme specifiche di controllo
- Aggiornamento delle spese generali tenendo conto dei contratti in corso, dei contratti in essere ed adeguandoli alle ipotesi di sviluppo dell'attività dell'Ente, sia per l'acquisto di beni in conto capitale che dei beni di consumo e di prestazioni di servizi.

Non potendosi prevedere avanzi di amministrazione applicabili al bilancio pluriennale la somma ex art. 26, c. 3bis della LR 1/2000 per il finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate è stata lasciata al 2%, invariata rispetto a quanto deliberato per il Bilancio Preventivo 2005 – Pluriennale 2005 – 2007.