



Bilancio Previsionale 2008

e

Bilancio Pluriennale 2008-2010

Relazione

Allegato B

16 novembre 2007

INDICE

QUADRO NORMATIVO	1
1. Trasporto pubblico locale	1
PROGRAMMA DI ATTIVITA' DELL'AGENZIA 2008 E TRIENNALE 2008-2010... 6	
2. Le esigenze di mobilità dei cittadini e il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino	6
2.1. <i>Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'Area Metropolitana</i>	6
2.2. <i>Il quadro strategico di lungo periodo</i>	7
2.3. <i>Mobilità e sviluppo del sistema di trasporto pubblico</i>	7
3. Sviluppo di lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino	8
3.1. <i>Gli sviluppi di lungo termine disegnati dallo studio sulla linea 2 di metropolitana</i>	8
3.2. <i>Il Sistema Ferroviario Metropolitano</i>	9
3.3. <i>Le opzioni di sistema SFM e linee di metropolitana</i>	10
3.4. <i>Linee di metropolitana</i>	10
3.5. <i>Sistema tranviario</i>	11
3.6. <i>Sistema autobus metropolitani</i>	12
3.7. <i>Processo valutativo</i>	13
3.8. <i>I risultati</i>	13
3.9. <i>Risultati attesi</i>	14
4. Sviluppo del sistema nel medio termine	15
4.1. <i>Il quadro di sviluppo a medio termine</i>	15
4.2. <i>Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nel medio termine</i>	15
4.3. <i>Sviluppo a medio termine: metropolitana</i>	21
5. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2008-2010	22
5.1. <i>Il programma triennale del TPL nel triennio 2007-2009</i>	22
5.2. <i>Obiettivi del PTA 2007-2009</i>	22
5.3. <i>Il sistema verso le gare</i>	22
5.4. <i>Programma triennale regionale 2007-9</i>	25
6. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale per il 2008	27
6.1. <i>Servizio Ferroviario Metropolitano</i>	27

6.2. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2008.....	28
6.3. Osservazione del servizio offerto.....	28
6.4. Iniziative per la conoscenza della mobilità	28
6.5. Sviluppo del sistema tariffario.....	29
7. Strategia degli investimenti	29

RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO

..... **31**

1. Entrata.....	31
<i>TITOLO II:</i>	32
<i>TITOLO III</i>	38
<i>TITOLO IV</i>	38
<i>TITOLO V</i>	39
2. Uscita.....	39
<i>TITOLO I</i>	40
<i>TITOLO II</i>	47
<i>TITOLO III</i>	47
3. Criteri per il bilancio pluriennale 2008-2010	48

QUADRO NORMATIVO

1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il settore del trasporto pubblico locale (TPL) è disciplinato dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come modificato dal Decreto Legislativo n. 400/99 e dall'articolo 45 della legge n. 166/02 (collegato "infrastrutture e trasporti"), che ha operato il "*conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale*", prevedendo come regola per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, su gomma e per ferrovia, l'espletamento di gare pubbliche per la scelta del gestore dei servizi minimi alla scadenza degli affidamenti in essere (art. 18).

Ai sensi del Decreto Legislativo n. 422/97, possono partecipare alle gare le imprese di trasporto di persone stabilite nell'Unione Europea, ad esclusione, terminato il periodo transitorio previsto dalla legislazione nazionale o regionale, delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e loro controllate, controllanti e collegate e delle società che gestiscono reti, impianti e altre dotazioni patrimoniali necessarie per l'espletamento del servizio.

L'articolo 113 del Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2000 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali – T.U.E.L.) ha successivamente introdotto una disciplina di carattere generale sulla gestione delle reti e sull'erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. In particolare, il citato articolo 113 T.U.E.L. ha previsto tre alternative per l'affidamento della gestione del servizio:

- a) espletamento di gare ad evidenza pubblica;
- b) affidamento a società a capitale misto pubblico privato, con socio privato scelto mediante gara;
- c) affidamento *in house*¹, alle seguenti condizioni:
 1. sussistenza tra amministrazione aggiudicatrice e affidatario del servizio di rapporto di delegazione interorganica;
 2. titolarità in capo all'ente pubblico di un controllo su tale soggetto analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi;
 3. il soggetto erogatore deve realizzare la parte più importante della propria attività in favore dell'ente che lo controlla.

Con l'entrata in vigore della legge 15 dicembre 2004, n. 308, "*Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione*", è stata sancita l'esclusione della materia del TPL dall'ambito di applicazione dell'art. 113 T.U.E.L., riconducendola all'alveo del Decreto Legislativo n. 422/97.

Il termine ultimo di validità degli affidamenti in essere, fissato originariamente dal Decreto Legislativo n. 422/97 al 31 dicembre 2003, è slittato, una prima volta, al 31 dicembre 2005, in forza del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni in legge 27 febbraio 2004, n. 47. Successivamente tale termine è stato prorogato, dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria per il 2006), al 31 dicembre 2006, nonché al 31 dicembre 2007 dal D.L. 28 dicembre 2006, n. 300 (disposizione aggiunta dalla legge di conversione 26 febbraio 2007, n. 17).

¹ Con il termine affidamento *in house* si fa riferimento a situazioni in cui un'entità pubblica (nel caso di specie un ente locale) attribuisce ad un'altra entità, appartenente alla propria sfera amministrativa, il compito di eseguire una prestazione senza carattere oneroso in proprio favore.

A livello regionale la legge di riferimento per il TPL è rappresentata dalla L.R. 4 gennaio 2000, n. 1 così come modificata ed integrata dalla L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

In base a tali leggi, la stipulazione dei contratti di servizio avviene con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente.

In coerenza alla normativa nazionale il legislatore regionale non ammette a partecipare alle gare le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica, o a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende alle società controllate o collegate, alle loro controllanti, nonché alle società controllate o collegate con queste ultime.

Sono parimenti esclusi i gestori delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto. Tale divieto si applica a decorrere dalla scadenza del periodo transitorio di cui salvo nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto i servizi specifici antecedentemente forniti dalle società partecipanti alla gara stessa.

Con riferimento alla durata del periodo transitorio, il legislatore regionale, dopo aver inizialmente fissato la durata del periodo sino al 31/12/2002, ha differito tale periodo al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia.

Sulla base della normativa richiamata, l'obbligo di mettere a gara gli affidamenti attualmente in essere risulta posticipato a dopo il 31 dicembre 2007.

La Regione può comunque prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio (art. 11 comma 2 quater L.R. 1/2000), potendo anche dare attuazione all'art. 18 comma 3-ter del D.Lgs. 422/97 che prevede la possibilità per le Regioni di prorogare ulteriormente gli affidamenti in essere, per un periodo massimo di due anni (e quindi fino al 31 dicembre 2009), a seguito di operazioni di consolidamento ed integrazione di bacini fra gli operatori affidatari dei servizi.

Il 18 settembre 2007 il Consiglio dell'U.E. ha adottato il "*Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) del Consiglio n. 1191/69 e n. 1107/70*", approvando tutti gli emendamenti votati dal Parlamento europeo in seconda lettura. Il Regolamento è in attesa di pubblicazione sulla G.U.C.E.

Il Regolamento comunitario introduce rilevanti novità nel settore del trasporto di persone prevedendo in particolare:

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico;
- che i contratti di servizio pubblico siano aggiudicati conformemente alle norme previste nel regolamento stesso qualora tali contratti assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE;
- la possibilità di affidare i servizi *in house*, qualora ricorrano le condizioni previste dal Regolamento, e non sia vietato dalla legislazione nazionale, ad un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture;

- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale;
- la facoltà, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di valore limitato².

Il Regolamento entrerà in vigore due anni dopo la sua pubblicazione ad eccezione dell'applicazione delle norme sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada (art. 5) per le quali è previsto un periodo transitorio di 10 anni durante il quale gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Il Regolamento prevede inoltre, tra l'altro, che i contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente all'entrata in vigore dello stesso Regolamento in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4³.

A fine ottobre 2007 è stata formulata una proposta per la riforma e lo sviluppo del settore del TPL da parte di un Tavolo Tecnico presso la Presidenza del Consiglio, a seguito dell'Accordo tra Governo e Regioni per il riassetto normativo e finanziario del TPL.

Il documento, tenendo anche conto dell'*iter* parlamentare del Disegno di legge S772, recante la delega al Governo per il riordino dei servizi pubblici locali, nonché in relazione all'adozione del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, propone alcune modifiche rispetto al quadro regolatorio esistente in materia di affidamento del servizio.

Oltre a prospettare una proroga del periodo transitorio dal 31 dicembre 2007 al 31 dicembre 2008, il Tavolo ha proposto interventi su diversi aspetti della regolazione del settore quali:

- la ridefinizione della nozione di servizio minimo essenziale, inteso anche come servizio capace di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile;
- l'attribuzione alle Regioni, nell'ambito della funzione di programmazione, del compito di definizione dei bacini di traffico ottimali;
- la revisione del contenuto minimo dei contratti di servizio che dovrebbero prevedere, tra l'altro:
 - l'adozione di meccanismi automatici di revisione annuale del corrispettivo, in funzione del tasso d'inflazione programmato e secondo una formula del tipo *subsidy cap*;

² Valore annuo medio stimato inferiore a €1.000.000 oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno; qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600.000 chilometri l'anno

³ Dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi. Tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50% se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

- fissazione di standard qualitativi minimi del servizio e di obiettivi di miglioramento della qualità del servizio e della sua efficacia, ai quali associare meccanismi di incentivazione e di penalizzazione finalizzati al miglioramento dell'efficienza, efficacia e qualità del servizio;
- monitoraggio permanente della qualità erogata;
- applicazione della metodologia del price cap nella revisione dei meccanismi tariffari;
- individuazione di costi standard per la corretta quantificazione dei corrispettivi di servizio e per la quantificazione dell'importo a base di gara;
- possibilità di scelta per l'ente locale nelle procedure di affidamento ad evidenza pubblica introducendo la tipologia di gara "a doppio oggetto", relativa al contempo alla selezione del socio privato di minoranza che intervenga nella gestione del servizio affidato alla ex municipalizzata;
- la previsione di misure di garanzie per il lavoratori;
- la possibilità dell'incumbent a partecipare alla prima gara oltre che a partecipare ad altre gare nelle more di espletamento della propria gara;
- disponibilità e titolarità dei beni essenziali per l'espletamento dei servizi oggetto dell'affidamento anche se non rientranti nella definizione di "essential facilities", e il cui reperimento sul mercato sia complesso e richieda tempi prolungati.

Nelli relazioni al bilancio previsionale 2006 e 2007 sono stati individuati alcuni elementi problematici all'attivazione delle procedure di gara riguardanti in particolare:

1. il contenzioso col ministero dell'interno per il riconoscimento dell'IVA;
2. la disponibilità dei beni c.d. infungibili.
3. la copertura finanziaria della base di gara dei contratti di servizio;

Con riguardo al primo punto, già nella relazione al bilancio previsionale del 2007, si comunicava che il T.A.R. Piemonte, 2^a Sez., con sentenza n. 78 del 16/1/2006, ha accolto il ricorso dell'Agazia e, per l'effetto, ha annullato i provvedimenti impugnati e cioè:

1. il provvedimento del Ministero dell'Interno prot. 2122/2005 data 5 maggio 2005;
2. l'art. 2, comma 1, del decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con il Ministro delle finanze e con il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 22 dicembre 2000 (*"Procedure e modalità per l'attribuzione di contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio in materia di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 9, comma 4, della legge 7 dicembre 1999, n. 472"*);

ordinando che la sentenza fosse eseguita dall'Autorità amministrativa.

Il 25/03/2006, è stato notificato all'Agazia il ricorso in appello al Consiglio di Stato presentato dall'Avvocatura dello Stato per il Ministro dell'Interno tendente all'annullamento della sentenza n. 78 del 16/1/2006 del T.A.R. Piemonte.

L'Agazia per la Mobilità si è costituita in giudizio il 22/04/2006 (mentre la Regione Piemonte è intervenuta il 03/05/2006 con la propria avvocatura) ribadendo con le proprie memorie la posizione che l'ha vista vincitrice in primo grado.

Una prima udienza di merito, si è tenuta il 03/04/2007. Per motivi relativi alla composizione del collegio, è stata fissata una nuova udienza di merito per il giorno 14/12/2007.

La sentenza è attesa per i primi mesi dell'anno 2008.

La risoluzione positiva della controversia continua ad essere di essenziale importanza per l'Agenzia affinché non manchi un elemento di certezza indispensabile per avviare le procedure di gara.

Con riferimento al secondo punto, i beni cosiddetti "infungibili", continua a proporsi la necessità di dare attuazione all'art. 18, comma 2 lett. a) del D. Lgs. 422/1997 come modificato dalla Legge 166/2002 laddove 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."

Il problema si pone per l'area di Torino, dove è necessario individuare 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.

Qualsiasi scelta non è 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.

Con riferimento al servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino, l'Agenzia ha chiesto al Comune di Torino l'adozione di iniziative che consentano all'Agenzia di rendere note le condizioni e modalità di accesso all'uso dei beni cd. "essenziali".

Con riferimento al terzo punto si stanno definendo gli ultimi dettagli con la Regione Piemonte per la predisposizione del testo di Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009.

Anche in relazione ai tempi di soluzione dei precedenti punti, nell'Accordo di programma saranno individuati i tempi per l'avvio delle procedure di selezione degli operatori.

PROGRAMMA DI ATTIVITA' DELL'AGENZIA 2008 E TRIENNALE 2008-2010

Il Triennio 2008-2010 vedrà l'attuazione del Programma Triennale di Agenzia approvato con deliberazione della assemblea dell'Agenzia il 14 giugno 2007, e del conseguente Accordo di Programma in via di stipula con la Regione Piemonte; i fatti rilevanti che influenzeranno tale attività sono così riassumibili :

- l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi;
- il passante ferroviario entra nella fase più complessa di realizzazione, ed il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano deve sviluppare i necessari approfondimenti;
- il servizio sulla linea 1 di metropolitana, ormai esteso a Porta Nuova, consente l'attivazione completa del Piano di miglioramento della Mobilità Urbana definito all'interno del PTA.

Il Programma di attività 2008-2010 dell'Agenzia, in continuità con quanto avviato nel corso del 2007, dovrà condurre l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti di PTA.

2. LE ESIGENZE DI MOBILITÀ DEI CITTADINI E IL QUADRO DI SVILUPPO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO NELL'AREA METROPOLITANA DI TORINO

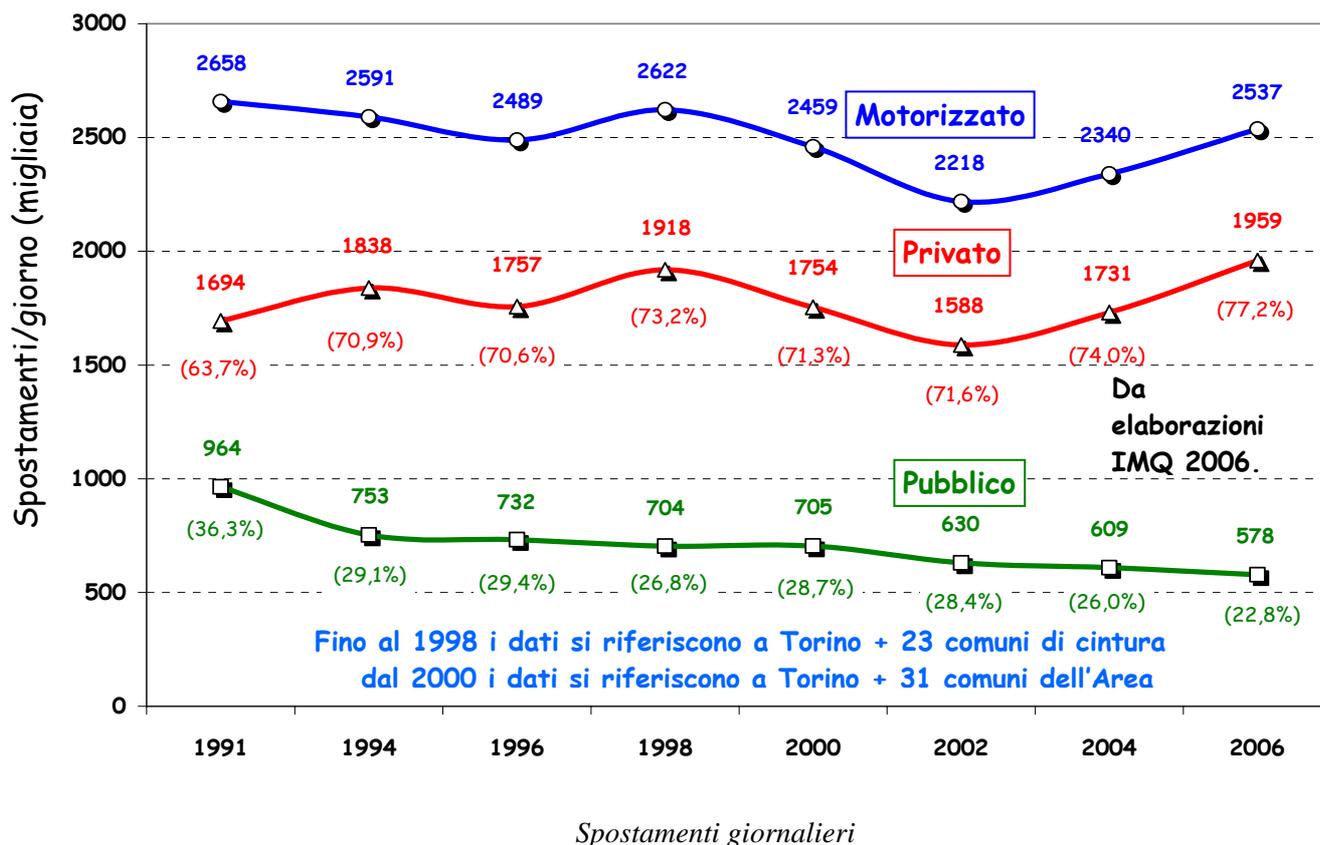
Le informazioni qui riportate costituiscono il quadro di riferimento sulla domanda di mobilità nell'area metropolitana e si basano sulle indagini periodiche condotte dall'Agenzia, delle quali l'ultima ha riguardato l'esercizio 2006. Nel corso del 2008 si svilupperà il nuovo programma di indagine e si produrrà l'aggiornamento complessivo delle analisi sotto riportate.

2.1. Le esigenze di mobilità dei cittadini dell'Area Metropolitana

I residenti nell'area di competenza dell'Agenzia (Torino + 31 Comuni di prima e seconda cintura) sono 1,5 milioni dei quali 0,9 milioni residenti nel capoluogo. I residenti con oltre 10 anni sono 1,4 milioni, ed effettuano 3,8 milioni di spostamenti al giorno, di cui 2,3 milioni di spostamenti motorizzati (auto e trasporti pubblici).

Gli spostamenti vengono effettuati prevalentemente per scopi diversi da lavoro e studio (i quali insieme rappresentano il 36,3%), e prevalentemente con l'uso dell'auto (77% degli spostamenti motorizzati).

La tendenza degli ultimi 15 anni è verso un crescente uso dell'auto.



2.2. 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;
- nello studio "La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino" assunto dalla Giunta Comunale quale elaborato base delle proprie decisioni sul futuro del sistema di trasporto (aprile 2006);
- Nello studio "Ipotesi di servizio del Sistema Ferroviario Metropolitano" (giugno 2006) e successiva analisi di approfondimento.

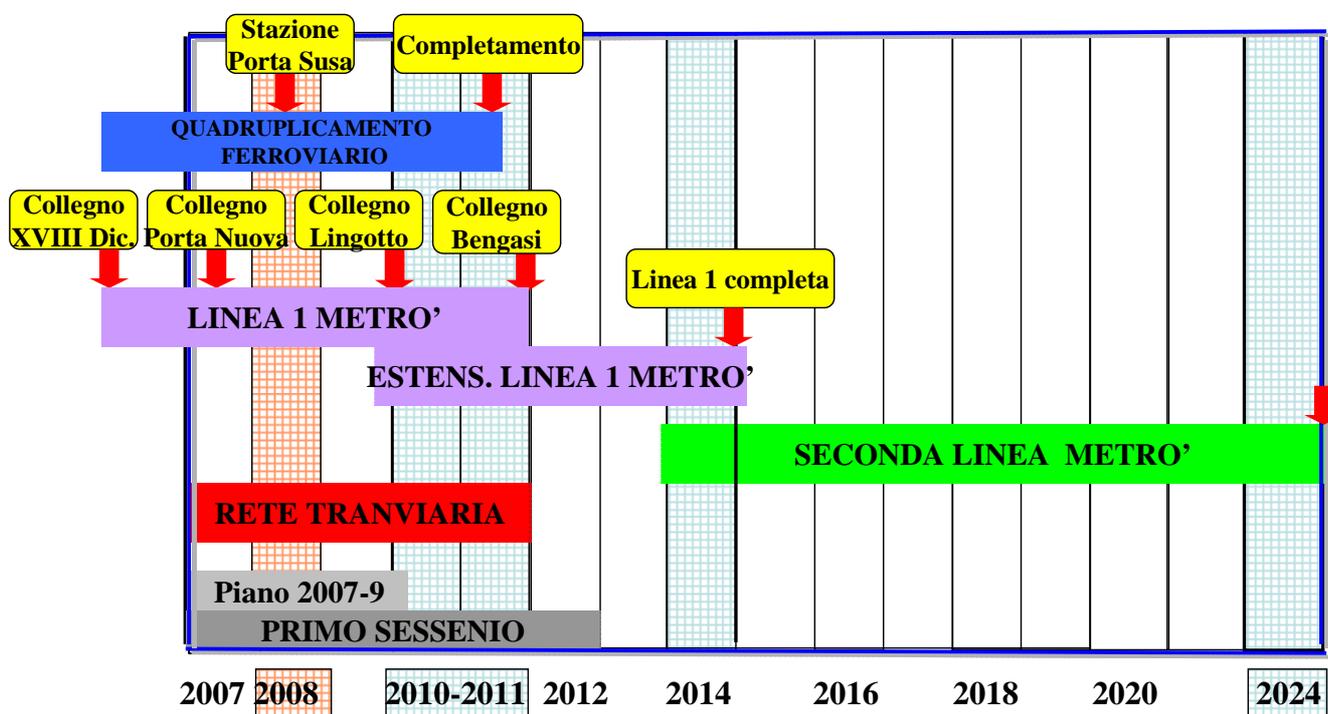
2.3. Mobilità e sviluppo del sistema di trasporto pubblico

I grandi interventi strutturali di trasformazione del sistema di trasporto pubblico:

- 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 (2010)
- Rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità)
- Completamento della linea 1 in area urbana fino a P.za Bengasi (presunto 2011)
- Estensione della linea 1 verso Rivoli (ipotizzato 2015)
- Progettazione e realizzazione della seconda linea di metropolitana (scenario ipotetico 2020-2025)

che fanno parte del quadro strategico disegnano sul lungo periodo un nuovo assetto del sistema del trasporto pubblico capace di generare un più equilibrato uso dei modi di trasporto per una mobilità più sostenibile.



Sviluppi del sistema di trasporto in area metropolitana

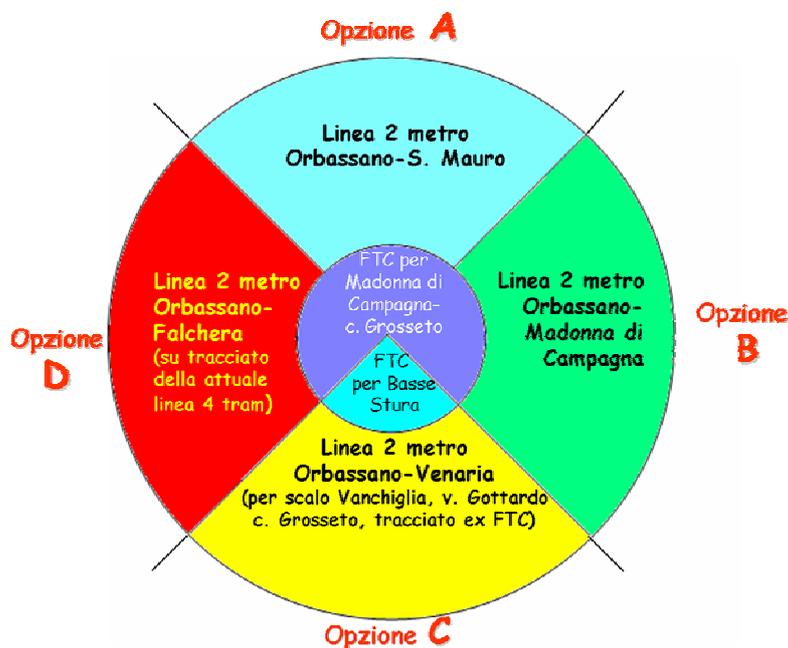
3. SVILUPPO DI LUNGO TERMINE DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO NELL'AREA METROPOLITANA DI TORINO

3.1. Gli sviluppi di lungo termine disegnati dallo studio sulla linea 2 di metropolitana

Lo studio “La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino”, predisposto dal Comune di Torino, dall’Agenzia per la Mobilità Metropolitana e da GTT ha esplorato gli sviluppi di lungo termine della mobilità e dei trasporti a Torino.

3.3. Le opzioni di sistema SFM e linee di metropolitana

Lo studio sui tracciati della linea 2 di metropolitana ha preso in considerazione 4 opzioni di sistema connotate da ipotesi di tracciato della linea 2, coordinate con ipotesi di tracciato della linea ferroviaria Torino – Ceres (FTC).

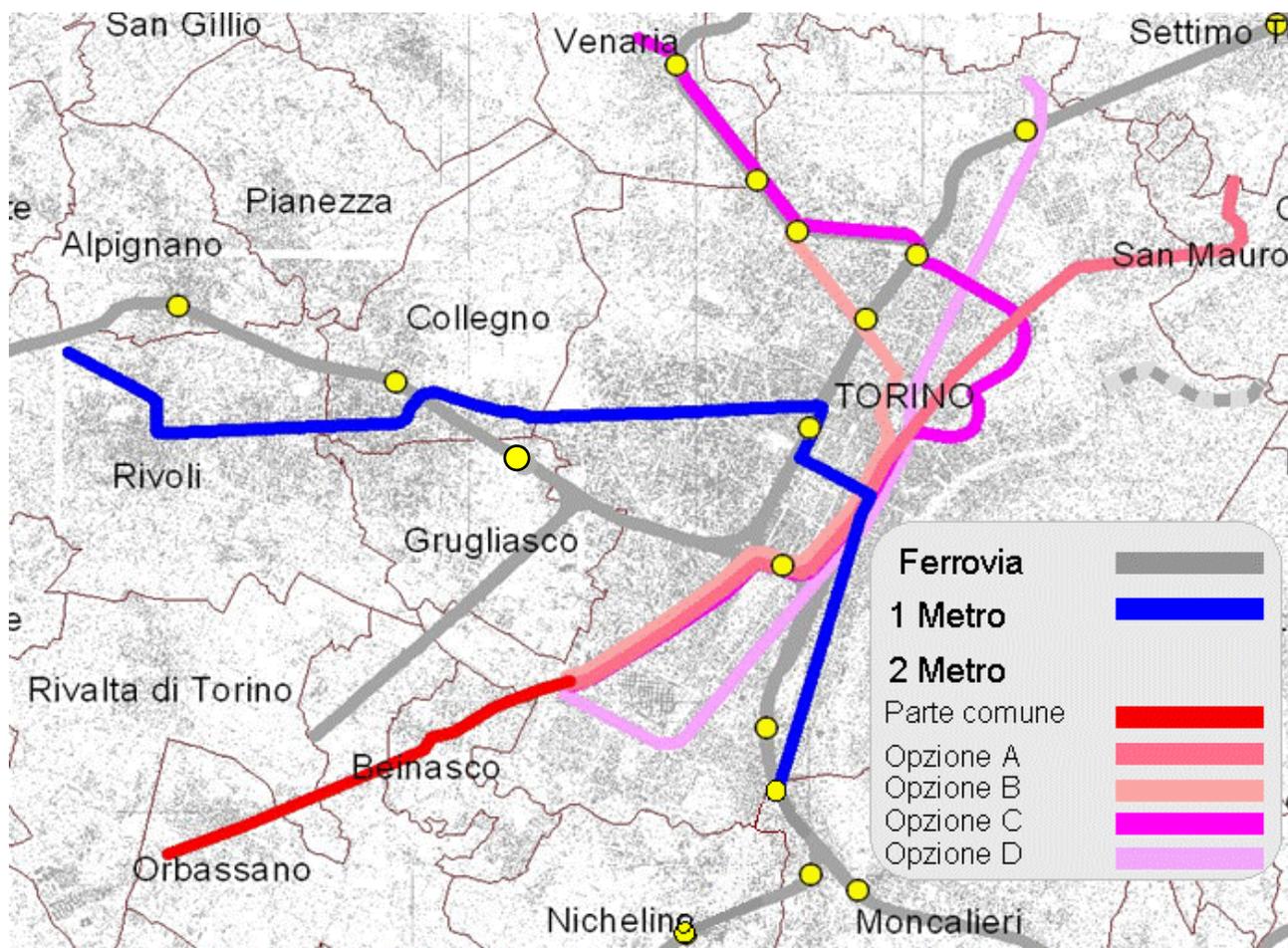


Opzioni di sistema SFM e linee di metropolitana

3.4. Linee di metropolitana

Lo studio “La linea 2 di metropolitana” ha disegnato un assetto dell’intero sistema di trasporto pubblico sull’area metropolitana, comprensivo del SFM, di 2 linee di metropolitana e del sistema tranviario potenziato. Il sistema di metropolitana sarà costituito, oltre che dalla linea 1 completa, dalla linea 2 che collega Orbassano con l’area centrale di Torino e prosegue verso nord secondo 4 possibili opzioni di tracciato.

Il sistema di metropolitana 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)

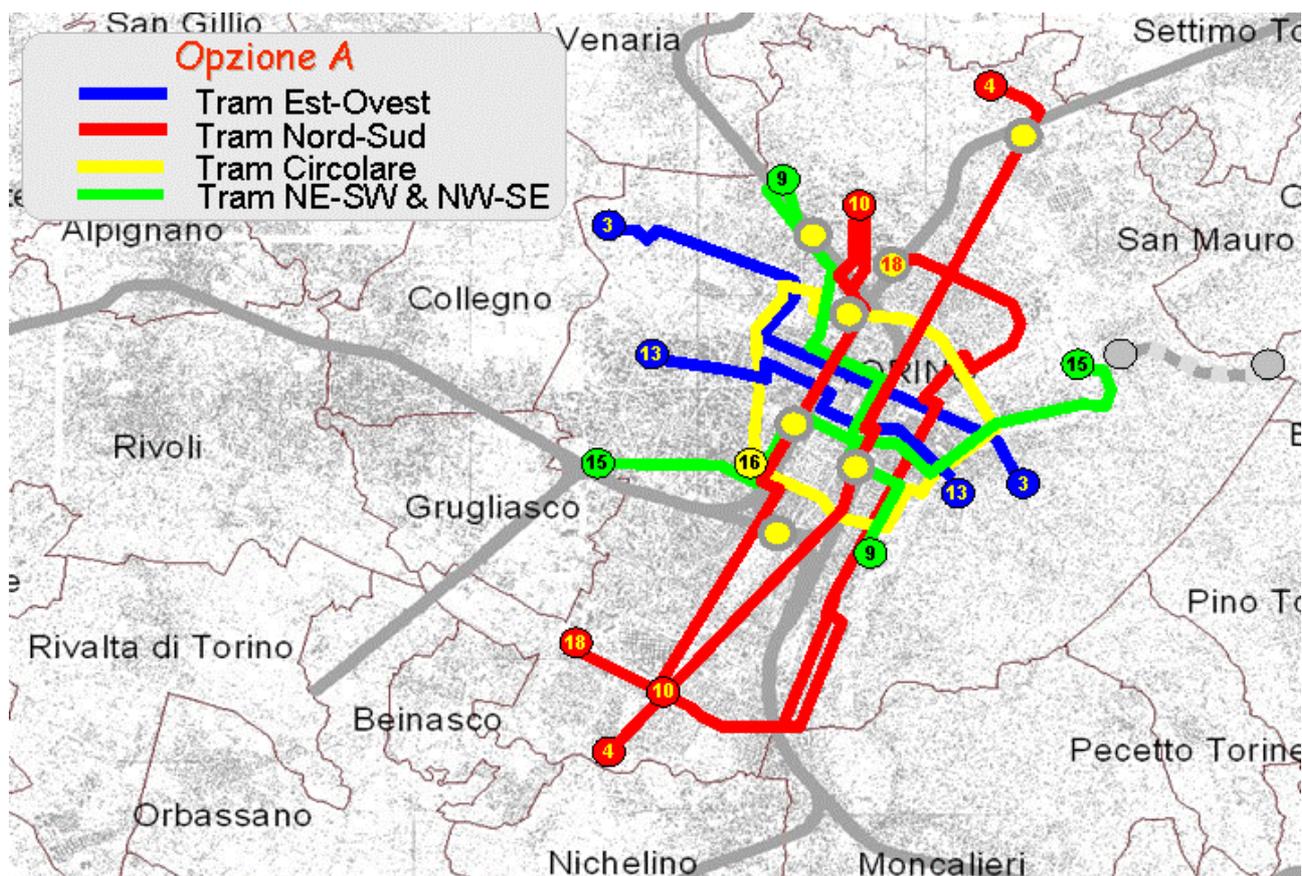


Linee di metropolitana

3.5. Sistema tranviario

Il sistema tranviario sarà ridisegnato in coerenza con l'alternativa scelta per il tracciato della seconda linea di metropolitana. Il sistema sarà rilanciato con l'acquisto di nuovi veicoli tranviari, con il miglioramento di una parte consistente degli impianti fissi e con interventi di priorità semaforica e di protezione e separazione dal traffico, al fine di aumentarne il comfort e migliorarne le prestazioni (aumentare del 20% della velocità commerciale).

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

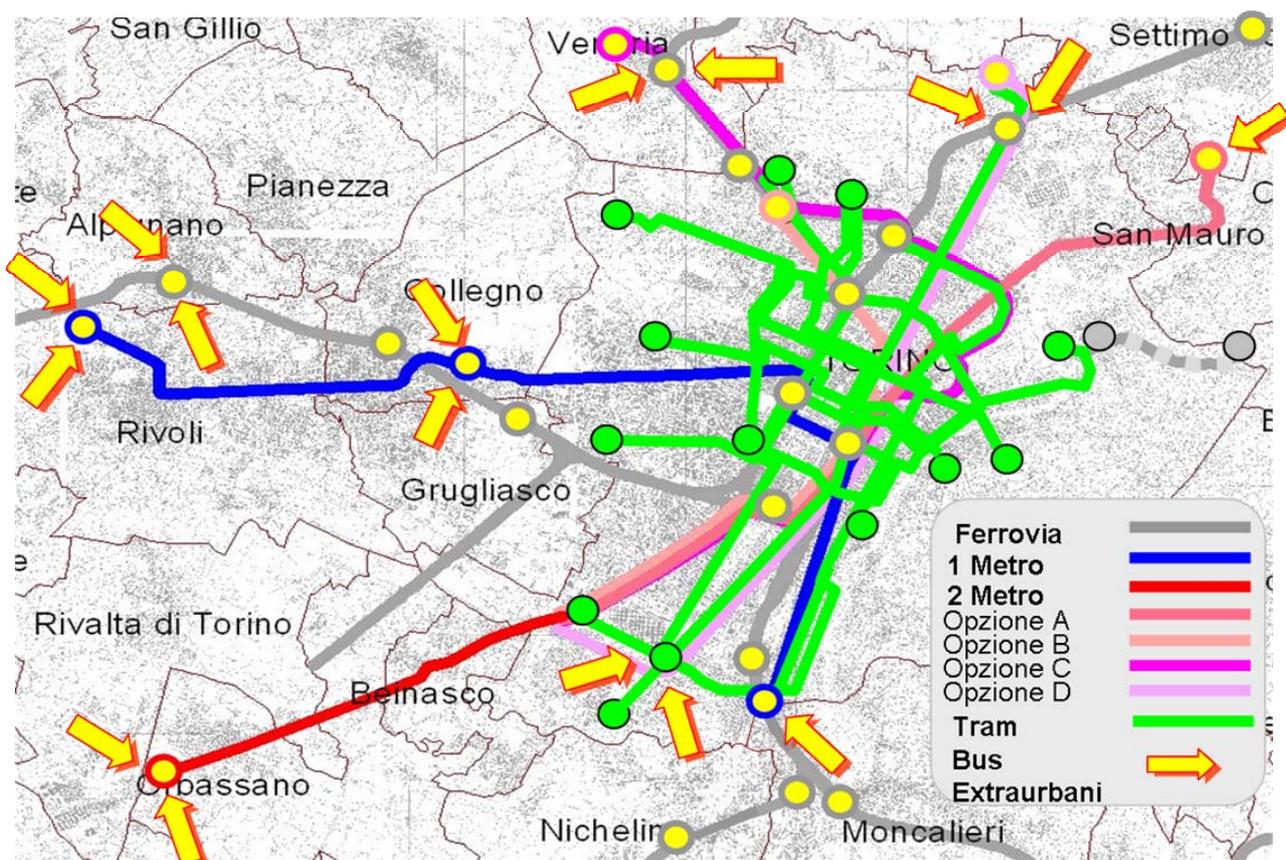


Sistema tranviario

3.6. 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



Sistema autobus metropolitani

3.7. Processo valutativo

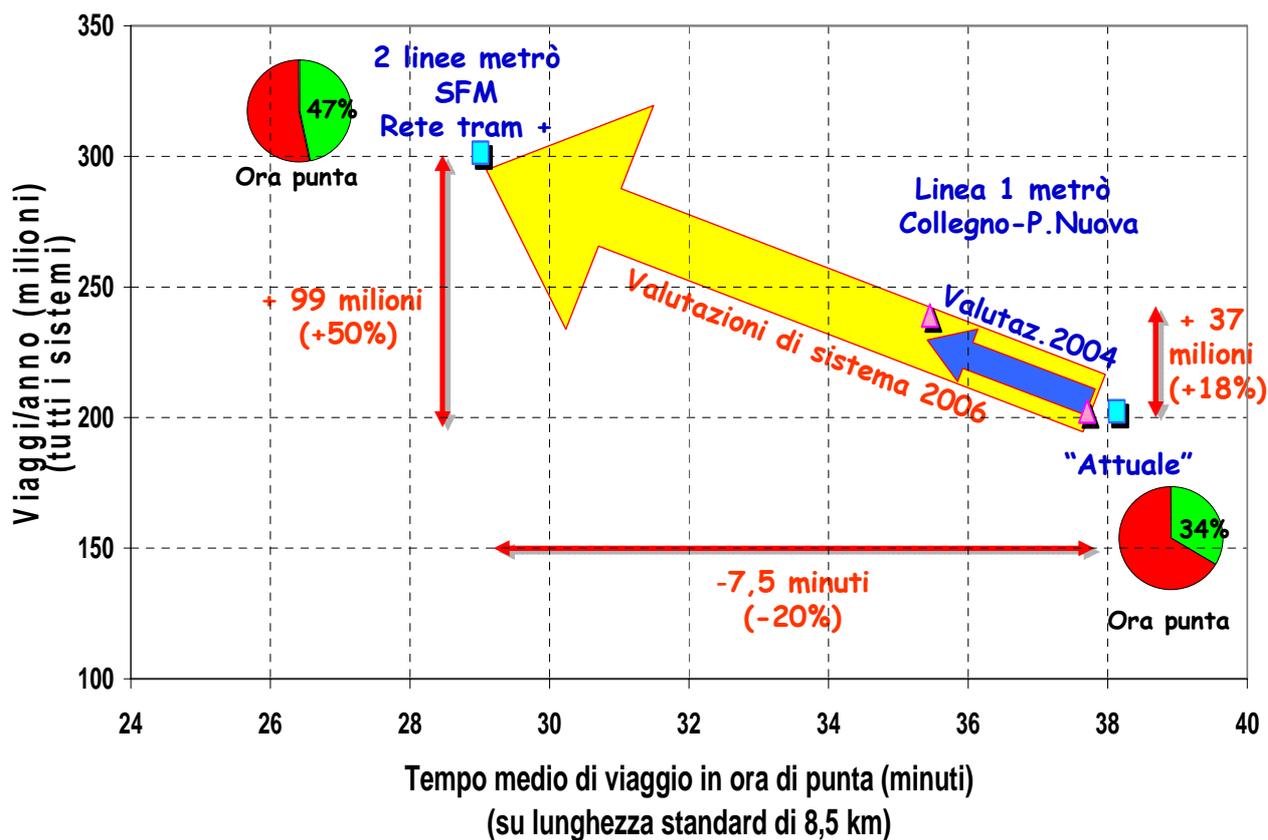
Il sistema completo, nelle sue 4 opzioni, è stato oggetto di simulazione con il set di modelli matematici ISTMO.

Ad ogni assetto di trasporto pubblico

- si è calcolata la capacità di attrazione di quota della mobilità dall'uso dell'auto;
- si è assegnata la domanda di trasporto pubblico al sistema TPL valutandone il dimensionamento, la capacità di rispondere alla domanda, ed il tempo di viaggio realizzabile fra ogni origine e destinazione;
- si è assegnata la coerente domanda di uso dell'auto alla rete viaria, valutando il caricamento delle strade ed il tempo di viaggio fra ogni origine e destinazione.

3.8. I risultati

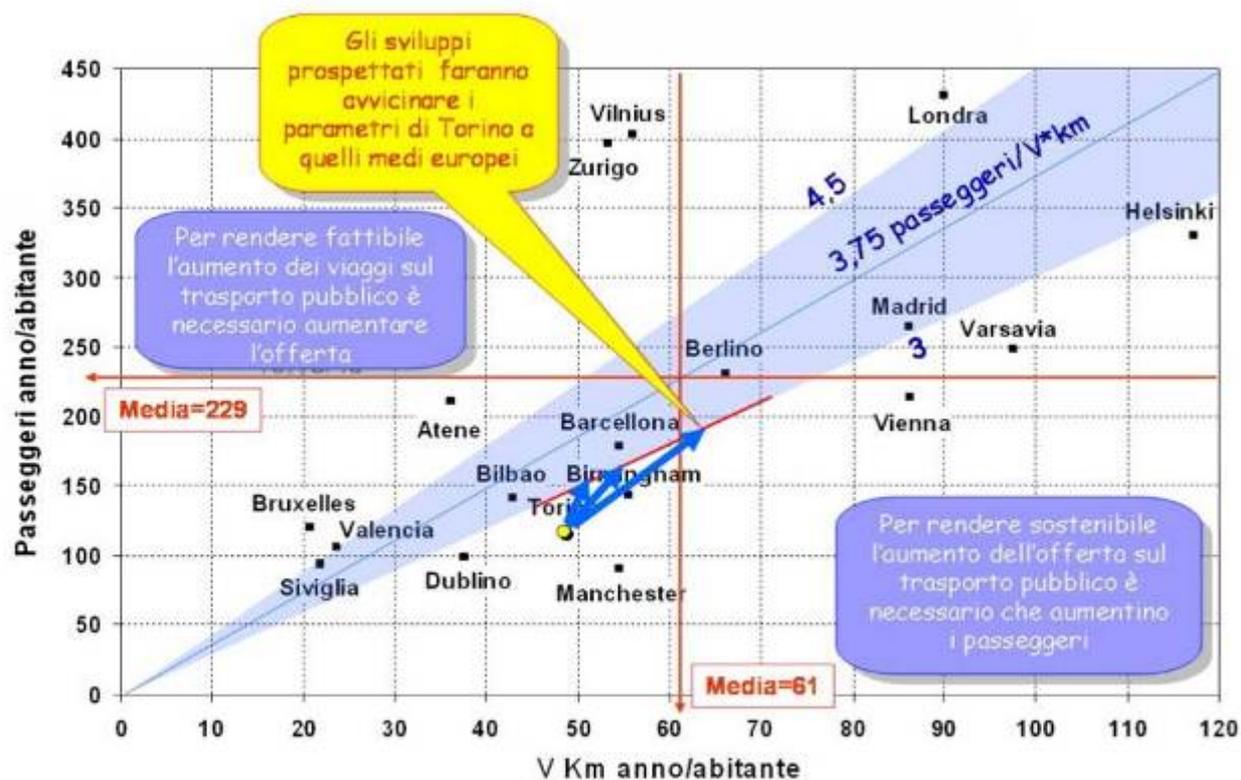
I risultati delle 4 opzioni, sia pure differenziandosi fra loro, delineano tutti uno scenario sintetizzabile come segue: forte miglioramento del tempo di viaggio con uso del trasporto pubblico, rilevante aumento della domanda servita, decisivo spostamento nell'uso dei modi a favore del trasporto pubblico.



3.9. Risultati attesi

Al decisivo potenziamento del sistema di trasporto pubblico (+50% dei veicoli*km in ora di punta) 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'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.



Evoluzione TPL dell'area metropolitana in relazione ad altre aree metropolitane europee

4. SVILUPPO DEL SISTEMA NEL MEDIO TERMINE

4.1. Il quadro di sviluppo a medio termine

L'orizzonte di sviluppo di medio termine si pone grosso modo al 2012, data entro cui si realizza il primo importante assetto infrastrutturato 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 Quadruplicamento del nodo ferroviario di Torino 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.

4.2. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nel medio termine

- L'approfondimento del Sistema Ferroviario Metropolitano ha avviato la rivisitazione del SFM, esaminando in maggior dettaglio la programmazione delle linee metropolitane

FM1-2-3-4 e dei servizi che contestualmente operano nel Nodo di Torino, da avviare in fase intermedia al 2012, per svilupparsi a regime verso il 2018.

- E' stata introdotta la FM5, Orbassano Stura, La linea potrà essere esercita in aggiunta all'assetto a 4 linee, ma la saturazione del tratto Bivio Crocetta – Porta Susa ne limita il cadenzamento ad intervalli con frequenza superiore a 20' nelle ore di punta(es. 40').
- L'assetto – secondo le attuali ipotesi dell'Agenzia - raggiungibile entro il medio termine è rappresentato negli schemi seguenti:

Ipotesi di configurazione del Sistema Ferroviario Metropolitano a medio termine

FM1 CHIARI - VOLPIANO
ESTENSIONE PONT

FM2 CANDIOLO – CIRIÈ
ESTENSIONE PINEROLO E CERES

FM3 AVIGLIANA - STURA

FM4 CARMAGNOLA - STURA
ESTENSIONE CHIVASSO E IVREA

FM5 ORBASSANO - STURA

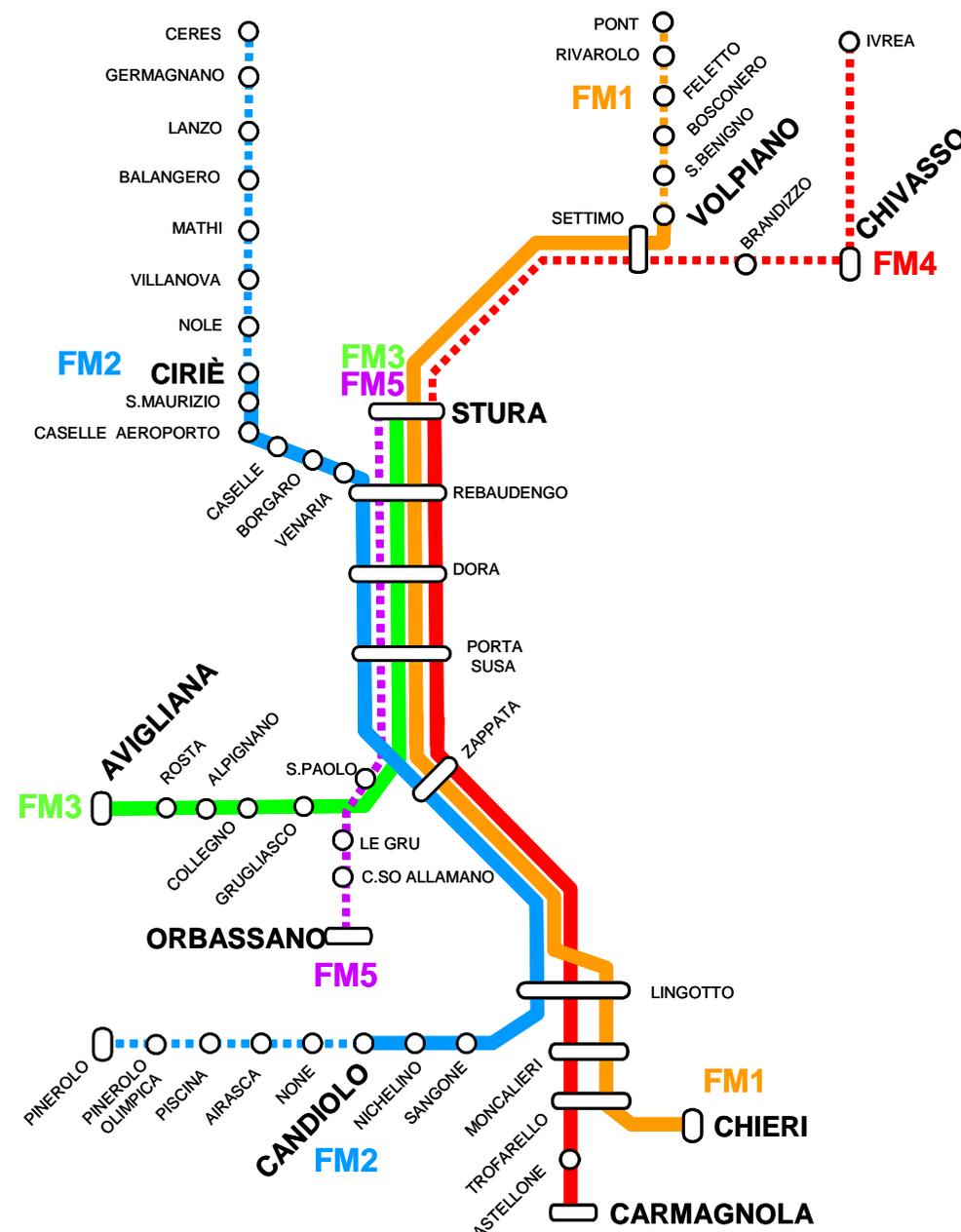
INTERVENTI IPOTIZZATI PER LA REALIZZAZIONE DELLA FASE DI AVVIO

INTERVENTI RIGUARDANTI TUTTE LE LINEE

- Realizzazione del quadruplicamento tra Porta Susa e Stura
- Attivazione della fermata di Zappata sul passante sotterraneo (linee FM1, FM2, FM4)
- Risoluzione degli attraversamenti lungo la viabilità stradale (PL), in particolare per le criticità già esistenti
- Manutenzione della rete ferroviaria metropolitana in fascia oraria non interessata dal SFM

INTERVENTI SULLE SINGOLE LINEE

- Trasformazione in stazione delle fermate di Chieri e Madonna della Scala e attrezzaggio tecnologico della linea per convertire l'attuale sistema di esercizio a spola ad un sistema DCO (linea FM1)
- Raddoppio del tratto Settimo – Volpiano (linea FM1)
- Realizzazione del tratto Venaria – Rebaudengo (linea FM2) e sua interconnessione con il quadruplicamento
- Raddoppio del tratto Sangone – Candiolo (linea FM2)
- Rilocalizzazione della stazione di Nichelino per risolvere la viabilità stradale (linea FM2)
- Realizzazione della nuova fermata di Grugliasco (linea FM3)
- Adeguamento tecnologico della stazione di Carmagnola (linea FM4)



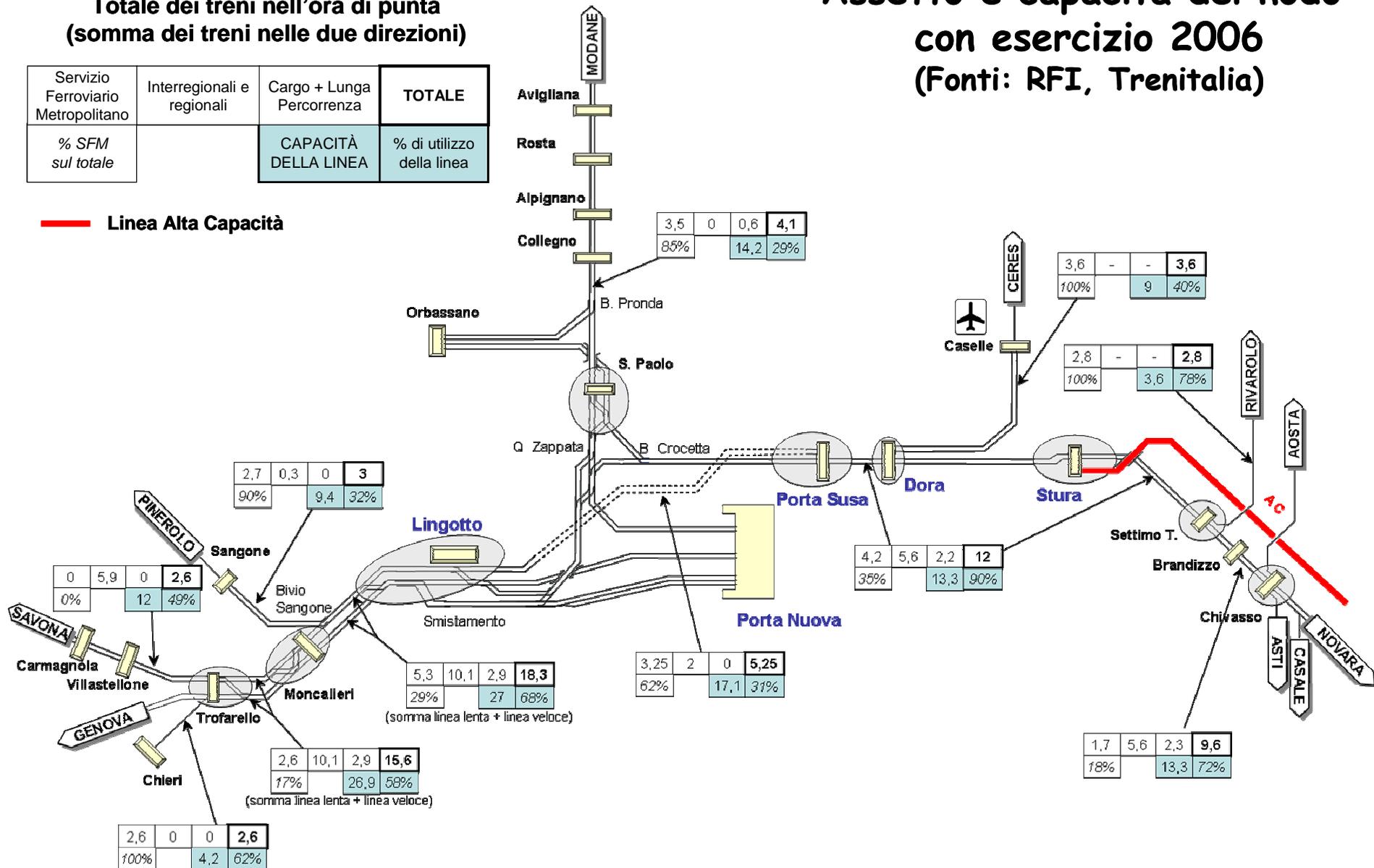
SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

Assetto e capacità del nodo con esercizio 2006 (Fonti: RFI, Trenitalia)

**Totale dei treni nell'ora di punta
(somma dei treni nelle due direzioni)**

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

Linea Alta Capacità



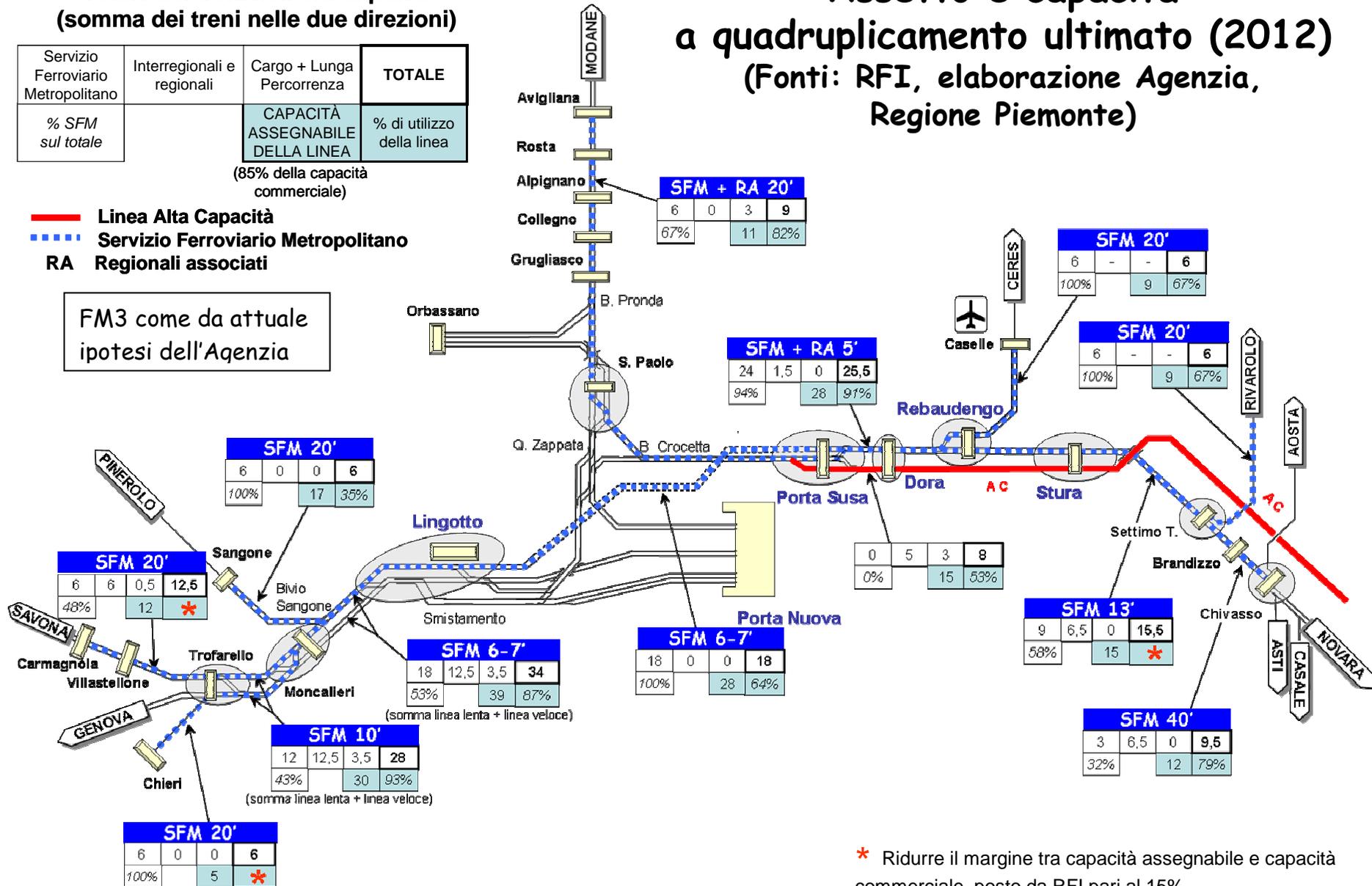
SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

**Totale dei treni nell'ora di punta
(somma dei treni nelle due direzioni)**

Servizio Ferroviario Metropolitano	Interregionali e regionali	Cargo + Lunga Percorrenza	TOTALE
% SFM sul totale		CAPACITÀ ASSEGNABILE DELLA LINEA (85% della capacità commerciale)	% di utilizzo della linea

- Linea Alta Capacità
- - - - Servizio Ferroviario Metropolitano
- RA Regionali associati

FM3 come da attuale ipotesi dell'Agenzia



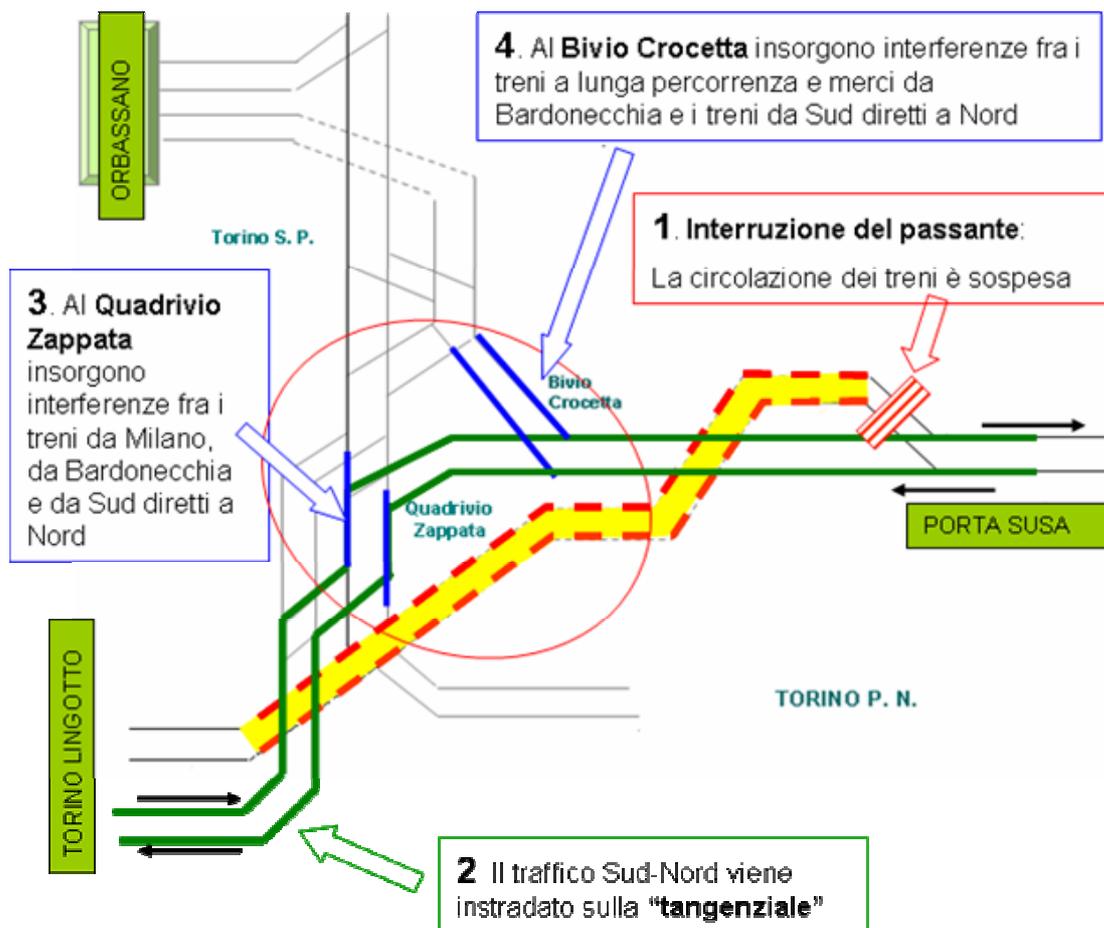
* Ridurre il margine tra capacità assegnabile e capacità commerciale, posto da RFI pari al 15%

Realizzazione di Porta Susa e vincoli al servizio 2008

La fase più delicata della trasformazione del nodo ferroviario riguarderà l'intervento su Porta Susa che darà luogo all'interruzione del passante sotterraneo per Lingotto.

La rimodulazione dell'offerta per il 2008 in funzione della capacità della linea tangenziale, ha comportato rilevanti penalizzazioni nell'esercizio ferroviario 2008

Con l'apertura della nuova stazione ferroviaria di Porta Susa nel 2009, sarà riattivato il collegamento in galleria da Lingotto e sarà possibile attestare alcuni treni da sud a Porta Susa.



Interruzione del Passante

Sistema Ferroviario Metropolitano al 2012

Il Sistema Ferroviario Metropolitano nel 2012:

- potrà essere avviato con servizio a 20 minuti in ora di punta sia pure su scala territoriale ridotta rispetto al disegno finale;
- avrà una lunghezza di esercizio di 226 km;
- potrà esplicare un servizio di circa 18,3 milioni di veicoli*km/anno (a 4 veicoli/treno in media).

Perché la strategia possa esplicarsi per il 2012 occorre che:

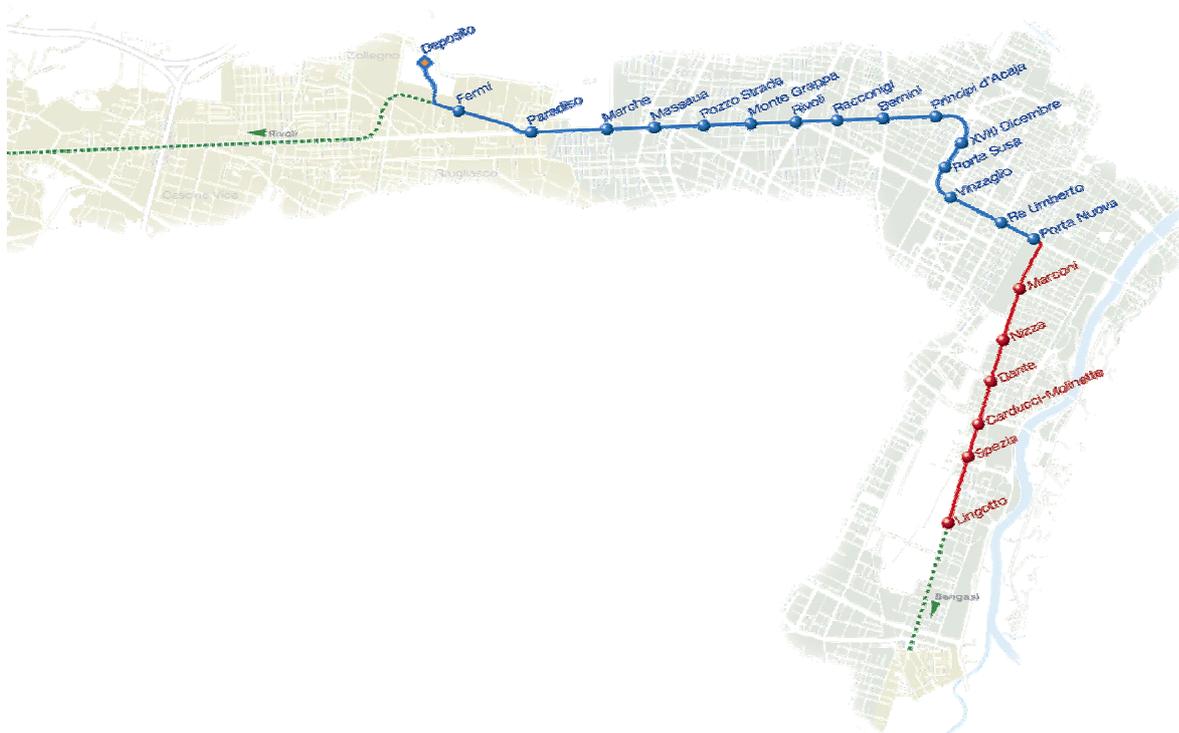
- le infrastrutture del nodo di Torino, ed eventualmente quelle indispensabili esterne, siano rese disponibili in tempi adeguati;
- il materiale rotabile adatto al SFM e necessario al servizio sia prontamente acquisito;
- le risorse umane e finanziarie per l'esercizio del SFM siano messe a disposizione 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.

Nel corso del 2008 sarà definito un Programma di dettaglio per il Sistema Ferroviario Metropolitano con particolare riguardo alle fasi transitorie derivanti dal completamento o meno di tutti gli interventi di investimento previsti.

4.3. Sviluppo a medio termine: metropolitana

Entro l'orizzonte temporale del 2010 la linea 1 di metropolitana sarà prolungata da Porta Nuova a Lingotto Fiere per un'estensione di 3,9 km con 6 nuove stazioni. Subordinatamente alla concessione dei finanziamenti statali la linea 1 potrà raggiungere entro l'orizzonte presunto del 2011 piazza Bengasi.

Il prolungamento della linea 1 metro al Lingotto (e poi a Bengasi) consentirà la razionalizzazione del servizio sull'asse di Via Nizza con l'attestamento sulla metropolitana (a Lingotto o Bengasi) delle linee bus provenienti da Mirafiori/Nichelino (1bus, 34 e 35) e di Moncalieri (45, 45/ e 67).



*Estensione del tracciato della Linea 1 della
Metropolitana*

5. SVILUPPO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO NEL TRIENNIO 2008-2010

5.1. Il programma triennale del TPL nel triennio 2007-2009

Il Programma Triennale 2007-2009, approvato dall'Agenzia nel Giugno 2007, copre uno sviluppo ad orizzonte relativamente breve, nel quale la metropolitana è in esercizio fra Collegno e Porta Nuova, e nel quale il Passante ferroviario, anziché evolvere verso una maggiore capacità di servizio, passerà per il punto di maggiore vincolo produttivo creato dai lavori di realizzazione della nuova stazione di Porta Susa in particolare nell'esercizio 2008.

L'Agenzia considera nel Programma Triennale di Attuazione, in quanto elemento portante, la linea 1 di metropolitana, anche se il Contratto di servizio ad essa relativo è ancora di competenza del Comune di Torino nell'ambito della Concessione di Costruzione e gestione attivata nei confronti di GTT.

Il Programma triennale 2007-2009, costruito alla luce della disponibilità di risorse previste per il triennio dalla Regione, ha aperto il sistema alle prospettive di un differente assetto dei servizi e dei contratti nello scenario di affidamento a seguito di gara.

Il Programma triennale completerà la sua fase approvativa con la stipula dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, e pertanto diverrà pienamente operativo nel corso del 2008.

5.2. Obiettivi del PTA 2007-2009

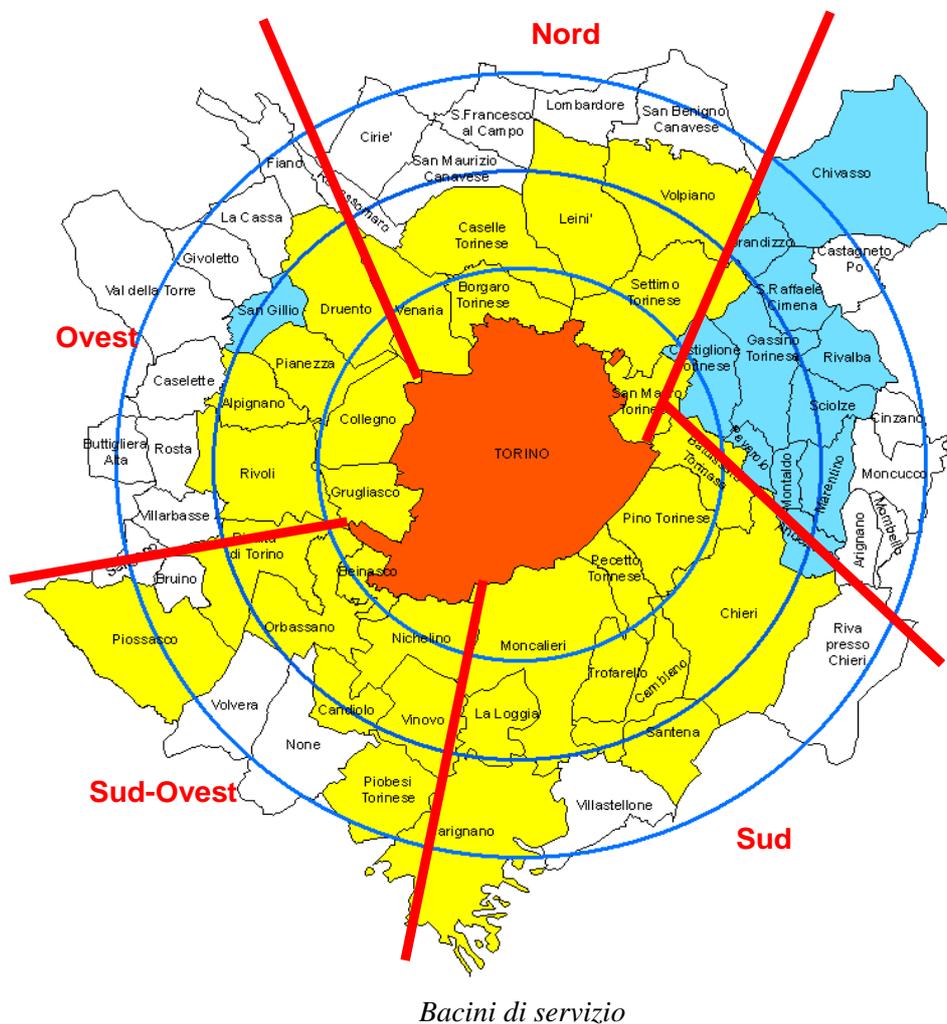
- 1- Aprire il sistema a configurazioni di gara
- 2- Potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle risorse disponibili
- 3- Promuovere l'efficacia del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione
- 4- Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia

5.3. Il sistema verso le gare

L'Area Metropolitana e i bacini di servizio

L'area dell'Agenzia, così come definita dallo Statuto, comprende Torino + 31 Comuni circostanti e si colloca entro i 15 e i 20 km dal centro di Torino, con alcune proiezioni oltre. L'area risulta incompleta verso est. Una migliore convessità e completezza territoriale sarebbe raggiunta con una configurazione di Torino + 43 Comuni, comprensiva di ulteriori 12 Comuni a est fra cui Chivasso, nodo importante del Sistema Ferroviario Metropolitano.

L'area di Statuto di Torino + 31 Comuni può essere suddivisa in bacini connessi a Torino da dorsali ferroviarie e aventi un elevato grado di "gravitazione" interna.
Un'area completata ad est (Torino + 43 Comuni) darebbe luogo ad una più equilibrata definizione dei bacini



I servizi di bacino

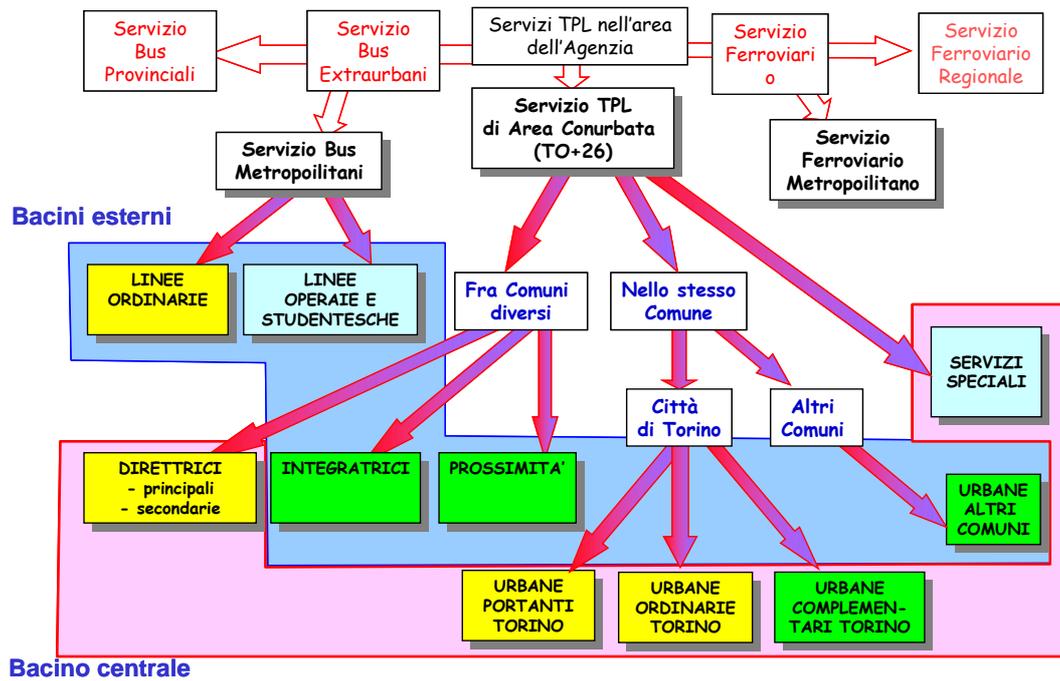
Sulla base delle tipologie dei servizi individuate dal Piano Triennale 2004-6 dell'Agenzia si sono attribuite al bacino centrale:

- tutte le attuali linee GTT di "tipo urbano" di Torino;
- le attuali linee GTT "direttrici" che connettono le aree centrali di Torino ai principali Comuni esterni in funzione della loro forte valenza urbana;
- i servizi speciali urbani di Torino;

Si sono attribuite per prevalenza territoriale a ciascun bacino esterno:

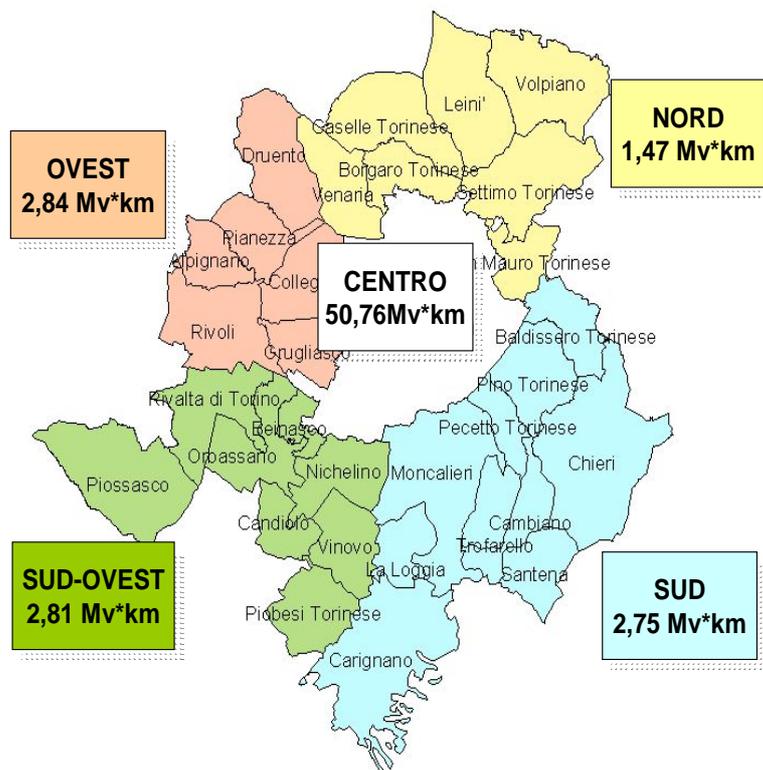
- tutte le linee di bus metropolitani (extraurbane);
- le attuali linee GTT "suburbane" di tipo integratrici (fuori Torino) e di prossimità (fra Torino periferia e altri Comuni);

➤ le linee urbane di Comuni diversi da Torino.



Servizi di Bacino

Produzione per bacino



Produzione per bacino

L'assetto definito nel PTA

Il disegno dei servizi per bacini operando su servizi facenti capo a due tipologie contrattuali attualmente differenti (urbano & suburbano, ed extraurbano), evidenzia un potenziale di integrazione nei bacini esterni fra servizi suburbani a valenza più locale e servizi extraurbani.

La risoluzione di parziali sovrapposizioni di ruoli e tracciati all'interno di ciascun bacino esterno può generare produzione di cui avvalersi, bacino per bacino, per migliorare i tracciati e/o gli orari di servizio.

La pluralità dei bacini permette numerose opzioni di gara in relazione alla parte di territorio e alla quantità di servizio scelte.

Analoghe valutazioni possono permettere l'individuazione di differenti schemi di servizio di cui fare oggetto di gara.

5.4. Programma triennale regionale 2007-9

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha presentato, all'inizio del processo di programmazione triennale le proprie "Linee per l'Accordo di Programma fra Regione-Agenzia 2007-2012" alla Regione Piemonte.

La Regione Piemonte, sulla base delle proposte pervenute e della disponibilità di risorse ha predisposto il proprio "Programma Triennale dei servizi TPL 2007-2009" (fase in approvazione), assegnando le seguenti risorse per l'esercizio (in €):

Servizi urbani, suburbani, extraurbani

	2007	2008	2009
Totale Agenzia	153.599.413,46	154.905.008,47	156.066.796,04
Variazione su anno precedente	1.413.600,00	1.305.595,01	1.161.787,57

(I valori sono comprensivi degli oneri per il CCNL anno 2005 e della quota di finanziamento dell'Agenzia)

Servizi Ferroviari (anni 2007, 2008, 2009; risorse eguali a quelle del 2006)

Trenitalia	23.349.837,75
GTT	18.699.987,09
Totale	42.049.824,84

(I valori sono comprensivi della quota di finanziamento dell'Agenzia)

Le risorse del Programma Triennale Regionale sono inferiori a quelle specificate dall'Agenzia con le "Linee per l'Accordo di Programma".

Le maggiori risorse disponibili per i servizi urbani, suburbani ed extraurbani sono state utilizzate per la definizione del PMU relativamente all'anno 2007 per maggiori servizi, e

relativamente agli anni successivi per adeguare i corrispettivi contrattuali all'andamento dell'inflazione.

Servizio Ferroviario Metropolitano

			2007	2008	2009
TRENITALIA	A	PROGRAMMA REGIONALE FERROVIARIO 2007-2009	Tr*km 2.540.563 € 23.400.922,10	Tr*km 2.540.563 € 23.400.922,10	Tr*km 2.540.563 € 23.400.922,10
	B	INCREMENTO SERVIZIO per apertura Porta Susa	0	0	Tr*km 52.150 € 469.350,00
GTT	A	PROGRAMMA REGIONALE FERROVIARIO 2007-2009	Tr*km 1.066.095 € 18.699.987,09	Tr*km 1.066.095 € 18.736.725,77	Tr*km 1.066.095 € 18.736.725,77
	B	RIAPERTURA TRATTA GERMAGNANO-CERES	Tr*km 50.000 € 835.778,00	Tr*km 100.000 € 1.674.840,00	Tr*km 100.000 € 1.674.840,00
TOTALE	A	PROGRAMMA REGIONALE FERROVIARIO 2007-2009	Tr*km 3.606.658 € 42.100.909,19	Tr*km 3.606.658 € 42.137.647,87	Tr*km 3.606.658 € 42.137.647,87
	B	TOTALE INCREMENTO SERVIZIO 2007-2009	Tr*km 50.000 € 835.778,00	Tr*km 100.000 € 1.674.840,00	Tr*km 152.150 € 2.144.190,00

(Valori comprensivi delle quote di finanziamento dell'Agenzia)

La Regione Piemonte ha confermato il complesso dei servizi ferroviari del 2006 fino all'ultimazione dei lavori relativi al quadruplicamento (2011). Rispetto alla produzione di Trenitalia finanziata dalla Regione l'incremento nel triennio è dovuto al frazionamento contrattuale di alcuni treni fra Torino e Novara, in via di definizione con la Regione.

Oltre a ciò GTT prevede di ultimare i lavori di rifacimento della tratta Germagnano-Ceres nel corso del 2008; pertanto da tale periodo potrebbe riavviarsi l'esercizio ferroviario sulla tratta, con una produzione annua di ca 100.000 tr*km. Inoltre nel 2009 RFI prevede di aprire la nuova stazione Porta Susa: i servizi metropolitani delle linee provenienti da sud, attualmente limitati a Lingotto, potrebbero essere prolungati fino a Porta Susa, con una maggior produzione annua di ca 52 mila tr*km.

L'Agenzia programma pertanto il servizio ferroviario ai livelli di risorse resi attualmente disponibili dal programma triennale regionale, eventualmente incrementato dalla produzione dei treni "tagliati" contrattualmente a Chivasso (di cui in A), pronta a riposizionarlo ai livelli evidenziati (in B) non appena la Regione avrà predisposto nel proprio Bilancio le risorse finanziarie occorrenti.

Servizio urbano, suburbano ed extraurbano

Il totale delle risorse regionali disponibili per l'esercizio per il triennio 2007-2009 risulta il seguente (in €):

	2006	2007	2008	2009
Torino, Settimo ed Extraurbano	151.080.900,94	152.261.700,94	153.555.925,40	154.707.595,84
Chieri	215.671,03	350.671,03	353.651,73	356.304,12
Moncalieri	889.241,49	987.041,49	995.431,34	1.002.897,08
Totale Agenzia	152.185.813,46	153.599.413,46	154.905.008,47	156.066.796,04
Variazione su anno precedente		1.413.600,00	1.305.595,01	1.161.787,57
Finalità		Maggiori servizi	Adeguamento corrispettivo	Adeguamento corrispettivo

(I valori sono comprensivi degli oneri per il CCNL anno 2005 e della quota di finanziamento dell'Agenzia)

In conformità con gli indirizzi del Programma Triennale Regionale, il trasferimento complessivo finale assegnato dalla Regione a favore degli Enti Locali si intende omnicomprensivo, vale a dire si configura come un monte risorse che l'ente locale potrà gestire in autonomia.

Il Programma Triennale Regionale renderà realmente disponibili le maggiori risorse in subordine alla stipula dell'Accordo di programma tra Regione ed Agenzia, stipula che avverrà presumibilmente all'inizio del 2008. Ai sensi della Legge Regionale 1/2000 nel corso del 2009 dovrà avvenire la trattativa per la revisione delle risorse per il triennio 2010-2012.

6. IL PROGRAMMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER IL 2008

6.1. Servizio Ferroviario Metropolitano

Il servizio ferroviario metropolitano è attualmente gestito da Trenitalia e GTT su basi contrattuali differenti. La compensazione finanziaria di GTT è comprensiva degli oneri relativi alla gestione dell'infrastruttura.

Per il 2008 ed il biennio successivo, sulla base del finanziamento storico, si programma un servizio della stessa entità di quello contrattuale, pari a circa 2.510.000 treni*Km/anno e circa 365.000 bus*Km/anno per Trenitalia, ed a circa 1.066.000 treni*Km/anno e 490.000 bus*Km/anno per GTT.

Nel corso del 2008 si dovrà affrontare la problematica della richiesta di revisione dei contratti da parte di Trenitalia che, nell'ambito del proprio piano industriale, ha individuato modalità differenti di contrattualizzazione del servizio, introducendo fra l'altro una strutturazione dei costi suddivisa in Costi di Pedaggio, Costi di Trasporto (espressi in un costo base definito costo orario specifico del servizio, ed in costi incrementali derivanti

dalla richiesta di servizi festivi, o notturni, o in base all'età del materiale od all'indice di affollamento) e Costi dei Servizi (per biglietteria, call center, assistenza)

6.2. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2008

Il Programma Triennale di Agenzia ha definito il programma di miglioramento urbano che utilizza le maggiori risorse rese disponibili dalla Regione nel corso del 2007 nonché le ipotesi di riorganizzazione del servizio riguardanti prevalentemente i bacini della linea 1 di metropolitana e della linea 4 tranviaria.

Successivamente all'approvazione del PTA si è dato avvio all'adozione dei provvedimenti ivi previsti che hanno visto nel 2007 la Istituzione Linea Star 2; l'Arretramento linea 1 bus a Porta Nuova; il Potenziamento Linea 46/ (via Cigna)

Nel corso del 2008 si concluderà l'attuazione del PMU con le ulteriori modifiche migliorative che si renderanno necessarie anche a seguito dell'attento monitoraggio che si sta svolgendo.

6.3. Osservazione del servizio offerto

L'osservazione del servizio di trasporto pubblico offerto richiede l'impiego di sistemi telematici complessi, basati sulla rilevazione della localizzazione dei veicoli.

L'Agenzia si avvale del collegamento al sistema RIACE di RFI per il monitoraggio del servizio Trenitalia, e si avvarrà del collegamento al sistema SIS per l'osservazione del servizio urbano e suburbano GTT.

Per l'osservazione del servizio extraurbano Agenzia e Provincia impiegano il sistema OTX che hanno specificato e finanziato, e che attualmente è in esercizio e sarà esteso a tutta la flotta nel corso del 2008.

L'impiego ai fini contrattuali di tali sistemi di osservazione sarà meglio specificato nei capitolati di messa a gara dei servizi.

6.4. Iniziative per la conoscenza della mobilità

L'Agenzia ha iniziato l'acquisizione delle esigenze della mobilità dei cittadini dell'area metropolitana di Torino e della qualità percepita dei trasporti (indagini IMQ) dando seguito, in continuità di tecniche e di metodi, alle iniziative perseguite con cadenza biennale da parte di GTT per conto di Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino.

Nel maggio 2006 (lievemente posticipata rispetto ai tempi delle indagini precedenti a causa della situazione eccezionale di mobilità generata dai Giochi Olimpici) l'Agenzia, coordinandosi con GTT, ha lanciato la IMQ 2006 di cui sono disponibili i primi dati.

E' compito dell'Agenzia perseguire con le indagini sistematiche IMQ e generare l'informazione sulla mobilità metropolitana, indispensabile per le strategie e la pianificazione analitica, a disposizione delle valutazioni proprie e degli Enti consorziati; nel

corso del 2008 si realizzerà la campagna IMQ2008 che prevede una indagine articolata e complessa con circa 33.000 interviste.

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, sono rilevati dai gestori dei servizi ferroviari ed extraurbani con la cadenza di due volte all'anno, e messi a disposizione dell'Agenzia, come dai contratti in essere.

A seguito della realizzazione del sistema di pagamento a microchip le informazioni sui passeggeri trasportati saranno raccolte automaticamente.

6.5. Sviluppo del sistema tariffario

L'Agenzia ha per Statuto il compito di amministrare il sistema delle tariffe.

Questo compito implica che l'Agenzia offra agli Enti consorziati un tavolo di comune elaborazione, concertazione e armonizzazione delle decisioni in materia tariffaria.

L'Agenzia è inoltre chiamata (anche ai fini della possibile messa a gara dei servizi) ad assumere, per conto degli Enti consorziati, il ruolo di guida del sistema tariffario Formula presidiando, sulla base di criteri condivisi, la suddivisione del monte introiti integrato e provvedendo allo sviluppo del sistema.

Nel corso del 2007, la Regione, congiuntamente all'Agenzia, ha previsto che la gestione del sistema tariffario formula sia in capo all'Agenzia e di tanto ha dato atto nell'Accordo di Programma impegnando gli Enti delegati a preveder nei propri bandi le specifiche di funzionamento di formula fornite dall'Agenzia

Nel quadro dello sviluppo del sistema delle tariffe, l'Agenzia opererà per il lancio entro il triennio del Biglietto Integrato Metropolitano per l'uso integrato di tutti i vettori operanti su tutta l'area, anticipandone la realizzazione con l'avvio del Biglietto Integrato GTT in area metropolitana.

7. STRATEGIA DEGLI INVESTIMENTI

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

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, da precisare meglio in progetti discussi con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative al territorio) e le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamate a partecipare a 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 e relativamente a quanto transiterà nell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, attualmente in fase di stipula.

Il programma di investimenti 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;
- avviare i programmi di investimento per la messa in sicurezza e per l'arredo delle fermate del TPL (Movilinea) e per la realizzazione di nodi di interscambio adeguati alle necessità del Sistema Ferroviario Metropolitano.

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 €274.114.045,00.

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 €223.340.065,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad €223.517.065,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di €177.000,00 con il quale si è provveduto a finanziare quota parte delle spese in conto capitale.

Il presente bilancio espone altresì nel titolo IV delle Entrate “Entrate derivanti da alienazioni, da trasferimenti di capitale e da riscossioni di crediti” un importo di €50.596.980,00 relativi a trasferimenti regionali con i quali si finanziano trasferimenti in conto capitale per pari importo nella parte II Spese – Titolo II “Spese in conto capitale”.

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

1. 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

- Le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura pari a quelle per l'anno 2007 incrementate in base alle ipotesi contenute nel “*Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*” approvato dalla Regione Piemonte con DGR 8-5296 del 19 febbraio 2007. Per i conferimenti dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere.

Gestione contratto Linea 1 della Metropolitana

Nell'attesa della definizione degli oneri derivanti dall'esercizio della Linea 1 della Metropolitana e nell'incertezza dell'ammontare dei finanziamenti, si rinvia l'iscrizione delle somme in bilancio al momento in cui verrà trasferita la competenza all'Agenzia.

Servizi ferroviari nell'area metropolitana

Per l'anno finanziario 2008 l'Agenzia prevede di confermare l'attuale complesso dei servizi ferroviari, che sulla base dei corrispettivi unitari chilometrici previsti dai contratti di servizio 2007 si posiziona a preventivo sui seguenti valori (su base anno):

- Contratto ferroviario con Trenitalia:
€ 22.882.841,00 (+IVA) per la realizzazione di circa 2.540.000 treni*km e circa 350.000 bus*km;
- Contratto ferroviario con GTT:
€ 18.369.338,99 (+IVA) per la realizzazione di circa 1.060.000 treni*km e circa 500.000 bus*km

Per la disamina degli aspetti tecnici e programmatici del servizio ferroviario dell'area metropolitana si rimanda a quanto esposto nella parte specificatamente dedicata della relazione previsionale e programmatica.

* * * * *

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:
€223.493.065,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL:
€8.050.450,00

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 16 febbraio 2007 che determina, per l'anno 2005, nella misura del 44,28% 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.....omissis.....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	140.065.820,26	1.464.155,00		141.529.975,26
contratto ex C. Moncalieri	1.966.928,78	15.494,00	27.047,43	2.009.470,21
contratto ex C. Settimo	390.757,01			390.757,01
contratto ex C. Chieri	339.730,10			339.730,10
contratto ex Prov. Torino	4.839.634,86		119.764,95	4.959.399,81
Adeguam. AdP 2007/2009	2.670.249,50			2.670.249,50
Agevolazioni tariffarie Forze dell'ordine		184.782,96		184.782,96
Totale	150.273.120,51	1.664.431,96	146.812,38	152.084.364,85
Iva 10%				15.208.436,49
Regione				7.158.002,72
Stato				8.050.433,77

**Suddivisione IVA in base al disposto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 febbraio 2007
carico regione 44,28 % sul 95% dell'importo IVA + quota UE 5%**

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione: € 3.551.255,00

Trattasi di risorse assegnate all'Agenzia dalla Regione Piemonte a titolo di anticipazione degli oneri per il funzionamento del Consorzio (art. 12 comma 2 L.R. 19 luglio 2004 n. 17). All'Agenzia sono conferite le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che lo Stato ha attribuito alla competenza delle Regioni e degli Enti Locali, con la legge 15 marzo 1997, n. 59, applicata con le disposizioni della Legge regionale n. 1/2000 e smi. Gli oneri per il funzionamento trovano origine nelle compensazioni erariali con le quali è finanziato il fondo regionale trasporti, che surrogano la mancata assegnazione del personale all'Agenzia da parte degli Enti consorziati che le hanno conferito le funzioni.

Categoria 3°: Contributi e trasferimenti dalla Regione per funzioni delegate:
€ 210.161.150,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 7.158.000,00
- b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L.: € 203.003.150,00

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 48-5542 del 12/04/2007 che ha garantito agli Enti la copertura finanziaria dell'IVA non ristorata dallo Stato ai sensi della L. 472/1999 per l'anno 2007 e, per gli anni successivi, si prende atto di quanto disposto nel "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009", 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.

In merito al contenzioso con il Ministero dell'Interno per il riconoscimento dell'IVA, dal cui esito potrebbe derivare nel corso del 2008 la necessità di variazioni sulle fonti delle entrate, si rimanda a quanto esposto nella relazione previsionale e programmatica e all'esito del ricorso presentato dal Ministero dell'Interno al Consiglio di Stato avverso la sentenza n. 78/2006 del 16 gennaio 2006 del Tribunale Amministrativo Regionale del Piemonte favorevole all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Bilancio Preventivo 2008- Trasferimenti Regionali per servizio TPL

Regione Piemonte		Fonti	Modalità di determinazione
trasferimenti per ferrovie a GTT	18.369.338,99	DGR n.1-6279-26/06/07- bozza Accordo di Programma 2007/2009	importi deliberati dalla Regione
trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	22.882.841,00	DGR n.1-6279-26/06/07- bozza Accordo di Programma 2007/2009	importi deliberati dalla Regione
agevolazioni tariffarie portatori di handicap e forze dell'ordine	148.198,94	DGR n. 1-6279 del 26/06/2007 - DGR 34- 6382 del 09/07/2007	importi deliberati dalla Regione
trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	4.140.037,89		IVA10% su euro 18.369.338,99 su contratto GTT e su euro 20.882.841,00 su contratto Trenitalia, su euro 148.198,94 su agevolazioni tariffarie
finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	797.644,86		Finanziamento su contratto GTT ferrovie e Trenitalia
trasferimenti esercizio TPL gomma	148.772.183,42	DGR n. 8-5296 del 19/02/2007 - bozza Accordo di Programma 2007/2009	importo uguale all'anno 2007 Torino euro 142.633.218,19 - Moncalieri euro 862.194,06 - Chieri euro 210.631,72 - Settimo euro 220.527,10 - Provincia Torino euro 4.845.612,35
trasferimenti esercizio TPL gomma - risorse integrative	2.719.195,01	Piano Triennale 1/01/2007-31/12/2009 - DGR 8-5296 -19/02/07	
trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap	1.575.293,72	DGR n. 74-6018 del 28/05/2007	importo uguale all'anno 2007 Torino euro 1.464.155,00 - Moncalieri euro 15.494,00 - Chieri euro 5.165,00 - Settimo euro 7.747,00 - Provincia Torino euro 82.732,72
trasferimenti agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	184.782,96	nota Regione Piemonte prot. 7939 del 19/07/2007	
Programma triennale - oneri CCNL	3.413.630,04	DGR n. 8-5296 del 19/02/2007 - bozza Accordo di Programma 2007/2009	importo uguale all'anno 2005 Torino euro 3.261.416,85 - Moncalieri euro 27.047,43 - Chieri euro 5.039,31 - Settimo euro 361,50 - Provincia Torino euro 119.764,95
Totale trasferimenti regionali per servizio TPL	203.003.146,83		

Analisi delle entrate esposte nella tabella precedente:

1) le risorse per i servizi ferroviari regionali gestiti dalla GTT e Trenitalia conferiti all'Agenzia sono previsti dalla deliberazione di giunta regionale n. 1-6279 del 26/06/2007

2) 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 € 4.140.037,89 è formato da € 2.288.284,00 relativi all'IVA su contratto Trenitalia, da €1.836.934,00 relativo a IVA su contratto GTT, e, per analogia, da €14.819,89 sulle quote per agevolazioni tariffarie.

3) La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 797.644,86 quale quota di trasferimento regionale sui contratti ferroviari Trenitalia e GTT per il finanziamento dell'Agenzia.

4) I trasferimenti regionali per il finanziamento del TPL gomma (al netto dei contributi per CCNL) ammontano complessivamente a € 148.772.183,42, come risulta dalla Determinazione dirigenziale della Regione Piemonte n. 115 del 28 marzo 2007 attuativa della DGR 19 febbraio 2007 n. 8-5296 e sono composti 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	€	4.845.612,35

5) A tali importi bisogna aggiungere i contributi regionali per maggiori oneri da CCNL autoferrotranviari previsti per un totale di €3.413.630,04 così dettagliati:

Comune di Torino	€	3.261.416,85
Comune di Chieri	€	5.039,31
Comune di Moncalieri	€	27.047,43
Comune di Settimo	€	361,50
Provincia Torino	€	119.764,95

6) I trasferimenti regionali integrativi per il finanziamento del servizio TPL gomma pari a €2.719.195,01 sono previsti nel "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009" approvato dalla Regione Piemonte.

La somma degli importi evidenziati al punto 4) - 5) e 6) risulta essere di €154.905.008,47 (€ 148.772.183,42 + € 3.413.630,04 + € 2.719.195,01), pari all'importo indicato quale risorse riservate all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana nella Tavola 2 punto 4.1.3 del Programma triennale sopra menzionato approvato dalla Regione Piemonte.

7) La Regione, in attuazione dell'art. 12 co. 3 e 4 della LR 1/2000, ha individuato i beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità con oneri a carico del proprio bilancio. A tal proposito la Determinazione dirigenziale n. 251 del 10 giugno 2007 attuativa della DGR del 28 maggio 2007 n. 74-6018 prevede trasferimenti a favore dell'Agenzia pari a €1.575.293,72 così suddivisi:

Comune di Torino	€	1.464.155,00
Comune di Chieri	€	5.165,00
Comune di Moncalieri	€	15.494,00
Comune di Settimo T.se	€	7.747,00
Provincia Torino	€	82.732,72

Categoria 5°: Contributi e trasferimenti correnti degli altri comuni consorziati per i servizi TPL : €1.730.210,00

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 Dimostraz. trasferim. per servizi minimi TPL	Servizio	Importo	Fonti	Modalità di determinazione
Comune Moncalieri	concorso del C. Moncalieri per servizio TPL gomma	1.104.734,72	Contratto di Moncalieri	corrispettivo € 1.966.928,78 dedotti contributi regionali di € 862.194,06 1,8% su € 1.966.928,78 Iva 10% su € 1.966.928,78 contratto TPL oltre € 27.047,43 per oneri CCNL e € 15.494,00 agevolazioni tariffarie
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	35.404,72		
	anticipazione IVA	200.947,02		
Comune Settimo T.se	concorso per servizio TPL gomma	170.229,91	Contratto di Settimo T.se DD n. 44 del 07/02/2006	corrispettivo € 390.757,01 dedotti contributi regionali di € 220.527,10 1,8 % su € 390.757,01 Iva 10% su € 390.757,01
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	7.033,63		
	anticipazione IVA	39.075,70		
Comune Chieri	concorso per servizio TPL gomma	132.698,38	Contratto di Chieri - DD n. 54 del 15/02/2006	corrispettivo € 339.730,10 dedotti contributi regionali di € 210.631,72 inclusi € 3.600,00 per manutenz. paline 1,8% su € 339.730,10 Iva 10% su € 339.730,10
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	6.115,14		
	anticipazione IVA	33.973,01		
Totale trasferimento		1.730.212,23		

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.

L'Agenzia ha avviato nel corso del 2007 le procedure per l'acquisizione delle risorse economiche attualmente non afferenti al proprio Bilancio con cui i Comuni dell'Area Metropolitana finanziano direttamente alla società GTT Spa potenziamenti e sviluppi di servizio nel loro territorio, facendo afferire al proprio contratto con la società GTT Spa sia le risorse economiche sia la relativa produzione. Si rinvia l'iscrizione delle somme in bilancio al momento in cui verrà trasferita la competenza all'Agenzia e se ne potrà quantificare l'entità economica.

TITOLO III**Entrate extratributarie : €24.000,00**

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1° Proventi di servizi pubblici €20.000,00

Sono state previste sanzioni per violazioni contratto di servizi TPL.

Categoria 5°: Proventi diversi €4.000,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a €223.517.065,00

TITOLO IV

Entrate derivanti da alienazioni, da trasferimenti di capitale e da riscossioni di crediti

Categoria 3°: Trasferimenti di capitali dalla Regione : **€50.596.980,00**

La Regione con deliberazioni n. 62-6861 e 63-6862 del 10 settembre 2007 ha accantonato le risorse necessarie a finanziare i piani di investimento per il rinnovo del materiale rotabile, per l'acquisto di mezzi destinati al trasporto pubblico locale, per dare l'avvio al progetto di integrazione tariffarie e bigliettazione elettronica, nonché per l'attuazione dei programmi regionali denominati Movicentro e Movilinea.

Con determinazione dirigenziale della Direzione Trasporti – Settore Trasporto pubblico locale – n. 430 del 13 settembre 2007 si è provveduto al riparto, fra gli Enti soggetto di delega ex L.R. 1/2000, delle risorse accantonate con i provvedimenti sopra citati.

L'Agenzia risulta assegnataria di risorse complessive per il triennio 2007/2009 per €93.228.295,42, di cui €42.529.724,34 per l'anno 2007, €25.704.215,87 per l'anno 2008 e €24.994.355,21 per l'anno 2009.

Successivamente la Regione Piemonte con determinazione dirigenziale n. 446 del 17 settembre 2007 rettificava parzialmente la ripartizione effettuata con la determinazione n. 430 del 13 settembre 2007 al fine di rispettare i vincoli di destinazione imposti dai capitoli del Bilancio di Previsione per l'anno 2007 e degli associati codici gestionali. Contestualmente veniva precisato che minori o maggiori assegnazioni per l'anno 2007 sarebbero state compensate a valere sugli stanziamenti per investimenti nel settore del trasporto pubblico locale afferenti l'anno 2008.

A seguito di tale provvedimento l'assegnazione a favore dell'Agenzia per l'anno 2007 è stata rideterminata in € 33.636.961,77 con una riduzione di € 8.892.762,57 rispetto all'assegnazione originaria. Detta riduzione è stata prevista come maggiore assegnazione per l'anno 2008 rideterminando in € 34.596.978,44 l'importo a favore del Consorzio a valere sugli stanziamenti del Bilancio Preventivo 2008..

E' inoltre intenzione dell'Agenzia, ai sensi del punto 3.3.3. del Programma Triennale dei servizi di Trasporto pubblico locale approvato dalla Regione Piemonte, con l'approvazione dell'attuale bozza di "Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007 – 2009 " impegnarsi a predisporre un Programma d'intervento per la progressiva infrastrutturazione del territorio.

A tal fine l'Agenda, nel proprio Programma Triennale dei Servizi, approvato nella seduta dell'Assemblea consortile del 14 giugno 2007, ha stimato in €5.000.000,00 il valore degli interventi di miglioramento dell'accessibilità e del confort di circa n. 500 fermate delle linee di propria competenza poste al di fuori del territorio urbano nonché in circa €9.000.000,00 le risorse da destinare alla costruzione di nuovi Movicentro per punti di interscambio rilevante sulla rete di trasporti di competenza. Tali necessità sono state ripartite in parti uguali fra gli anni 2008 e 2009, comportando un'iscrizione a Bilancio Preventivo 2008 della somma di €7.000.000,00.

Inoltre nella bozza dell'Accordo di programma sopra citato per l'anno 2008 sono previsti ulteriori € 9.000.000,00 quale quota di finanziamento della Regione Piemonte per il rinnovo del materiale rotabile.

TITOLO V

Entrate derivanti da accensioni di prestiti : **€40.000.000,00**

Categoria 1° Anticipazioni di cassa

Trattasi dello stanziamento relativo all'eventuale ricorso all'anticipazione di tesoreria calcolata tenendo conto del disposto dell'art. 222 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.

2. 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 prima parte della presente relazione.

I titoli della spesa del bilancio 2008 sono:

TITOLO I:	€ 223.340.065,00
TITOLO II:	€ 50.773.980,00

La situazione economica, prevista dall'art. 162 comma 6 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i. , presenta una differenza positiva di €177.000,00 destinata al finanziamento di quota parte delle spese in conto capitale.

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

TITOLO ISpese correnti: **€223.340.065,00****Funzione 01:** Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:
€1.191.535,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	205.990,00
Prestazioni di servizi	€	265.165,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	5.000,00
Imposte e tasse	€	47.360,00
Fondo di riserva	€	668.020,00

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : €222.148.530,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	1.156.690,00
Prestazioni di servizi	€	213.451.290,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	67.280,00
Utilizzo di beni di terzi	€	186.420,00
Trasferimenti	€	7.198.580,00
Imposte e tasse	€	88.270,00

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

Spese per il personale: €1.362.680,00

È stata prevista la copertura di tutti i posti approvati dal Consiglio d'Amministrazione con il Regolamento organizzativo interno, come modificato con la revisione della Dotazione organica, esclusa la figura del Segretario. Trattasi di:

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

Si evidenzia che la base di calcolo presa in considerazione per il rispetto dei vincoli imposti dal comma 198 art. 1 della Legge 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) e dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007), è il costo della dotazione organica a regime, così come determinato con deliberazione del Consiglio di amministrazione n. 8/2 del 3 dicembre 2004 avente ad oggetto "Modificazione della dotazione organica dell'Agenzia".

Spese per acquisti di beni di consumo e/o materie prime: € 72.280,00

Trattasi indicativamente di spese relative ad:

- acquisti di cancelleria, carta e materiale di consumo	€	25.000,00
- per acquisto con il fondo economale	€	5.000,00
- per abbonamenti a riviste, acquisti pubblicazioni e varie	€	17.280,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€	5.000,00
- per acquisto materiale di consumo vario, carburante, manutenzione circa	€	5.000,00
- per acquisto materia per organizzazione convegni, eventi	€	15.000,00

Prestazioni di servizi : € 213.716.455,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro	€	212.833.218,00
b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia	€	883.237,00

Il punto a) si riferisce al pagamento delle compensazioni economiche degli obblighi di servizio derivanti dalla gestione dei contratti di trasporto pubblico locale.

Gli importi sono determinati, IVA compresa, nel modo seguente:

Contratti delegati da:	TPL gomma			
- Comune di Torino	TPL urbano, agevolazioni tariffarie	€	155.682.970,00	
- Provincia di Torino	TPL extraurbano, agevolazioni tariffarie	€	5.455.340,00	
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, agev. tariffarie e oneri CCNL	€	2.210.420,00	
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano	€	429.832,00	
- Comune di Chieri	TPL urbano	€	373.703,00	
- Agevolazioni tariffarie	Forze dell'Ordine	€	203.262,00	
- Incremento Accordo di Programma. 2007-2009		€	2.937.275,00	
TPL Ferroviario				
- Contratto Trenitalia Spa	Servizio TPL	€	25.171.125,00	
- Contratto GTT Spa	Servizio TPL	€	20.206.272,0	
- Integrativo Agevolaz.tariffarie	Disabili e Forze dell'Ordine	€	163.019,00	

L'art. 28 della legge n. 289/2002 ha introdotto il Sistema informativo sulle operazioni degli enti pubblici (abbreviato SIOPE), ossia un sistema di rilevazione telematica degli incassi e dei pagamenti effettuati dai tesoriери di tutte le amministrazioni pubbliche.

Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 14 novembre 2006 sono state dettate apposite modalità attuative del sistema SIOPE per gli Enti locali, e sono stati altresì approvati i codici gestionali da indicare su ogni titolo di entrata e di spesa, uniformando per tutti gli enti i criteri di imputazione delle partite contabili a Bilancio.

Al fine della corretta applicazione del sistema SIOPE l'Agenzia nel corso dell'anno 2007 ha provveduto ad adeguare alcuni degli stanziamenti previsti nel Bilancio Preventivo 2007 con apposite deliberazioni di variazione.

In sede di predisposizione del Bilancio Preventivo 2008 – Pluriennale 2008/2010, a seguito di ulteriori approfondimenti in materia, si è ritenuto necessario iscrivere all'intervento "Prestazioni di servizi" (anziché all'intervento "Trasferimenti") le somme necessarie alla gestione dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale, con riferimento al codice gestionale 1302 della codifica SIOPE sopra menzionata.

Il punto b) si riferisce indicativamente alle seguenti spese di funzionamento:

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali	€254.715,00
- per consulenze nel campo legale	€ 92.370,00
- per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo	€144.390,00
- per comunicazione, rappresentanza, convegni, eventi	€ 15.000,00
- per le spese generali di funzionamento, manutenzioni, servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni, formazione personale, tutela salute lavoratori, ecc,	€376.762,00

Utilizzo di beni di terzi : € 186.420,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utilizzo utenze	€ 160.260,00
- per noleggio vetture	€ 11.160,00
- per noleggio centro stampa	€ 4.000,00
- per noleggio telefoni mobili	€ 1.000,00
- per noleggio beni per organizzazione eventi, convegni	€ 10.000,00

Trasferimenti: € 7.198.580,00

Trattasi di trasferimenti alle imprese, a Comuni per il pagamento delle compensazioni economiche derivanti da oneri CCNL ed agevolazioni tariffarie e trasferimenti alla Regione Piemonte per restituzione dell'anticipazione della quota di finanziamento degli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate .

Gli importi sono così dettagliati:

Contratti delegati da:	TPL	gomma		
- Comune di Torino	oneri CCNL		€	3.261.415,00
- Comune di Settimo T.se	Agev. tariffarie e oneri CCNL		€	8.110,00
- Comune di Chieri	Agev. tariffarie e oneri CCNL e manutenzione paline		€	13.805,00
- Comuni di Moncalieri, Chieri e Settimo T.se	Rimborsi per Iva anticipata		€	274.000,00
Adesione ad associazioni di categoria			€	10.000,00
Convenzioni con Enti pubblici			€	80.000,00
Regione Piemonte	Restituzione anticipazione quota finanziamento oneri funzioni delegate		€	3.551.250,00

Imposte e tasse € 135.630,00

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, sui compensi ai lavoratori autonomi occasionali.

Fondo di riserva € 668.020,00

Il fondo di riserva pari a € 668.020,00 per il 2008 (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 può essere utilizzato nei casi in cui si verificano esigenze straordinarie di bilancio o nel caso in cui le dotazioni degli interventi di spesa correnti si rivelino insufficienti.

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 €2.730.231,00 a cui bisogna aggiungere il fondo di riserva di €668.020,00 e la somma di €177.000,00 per il finanziamento di spese in conto capitale per un totale complessivo di €3.575.251,00.

Si giunge alla quantificazione di detta spesa nel modo seguente:

- Con l'approvazione del Bilancio Preventivo 2007 – Pluriennale 2007 – 2009 era stata destinata, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate per l'anno 2008, una somma pari al 2% delle risorse complessivamente assegnate.
- Tenuto conto delle restrizioni finanziarie in via di adozione da parte del Governo nazionale, la somma è ridotta secondo lo schema dettagliato nella tabella riportata nella pagina seguente.
- L'aliquota di finanziamento dell'Agenzia è calcolata sui conferimenti per i servizi TPL.
- Sono invece escluse dalla base d'applicazione le risorse conferite per la copertura degli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, le risorse per gli investimenti in conto capitale nonché i trasferimenti per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla legge regionale.
- L'IVA generata dai contratti di servizio 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 €668.020,00 (pari allo 0,3431% circa della base di calcolo su cui si applica l'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000) è destinato al fondo di riserva.
- La parte rimanente (pari all'1,4809% circa della base di calcolo su cui si applica l'aliquota di finanziamento ex art. 26 c. 3 bis LR 1/2000), unitamente ai proventi di servizi pubblici e ai rimborsi da enti e privati per complessivi €24.000,00, costituisce la somma di € 2.907.231,00 destinata per €2.730.231,00 agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate correnti, e per € 177.000,00 per il finanziamento di spese in conto capitale.

Dettaglio della base di calcolo:

	mln di EURO	2007
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Torino sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale		142.633.218,19 142.633.218,19
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Moncalieri Concorso Comune Moncalieri sub totale contratto Comune di Moncalieri		862.194,06 1.104.734,72 1.966.928,78
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Settimo T.se Concorso Comune Settimo T.se sub totale contratto Comune di Settimo T.se		220.527,10 170.229,91 390.757,01
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Chieri Concorso Comune Chieri sub totale contratto Comune di Chieri		210.631,72 129.098,38 339.730,10
Extraurbane provincia di Torino		4.928.345,07
Integrazione accordo di programma 2007/2009		2.719.195,01
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (GTT)		18.369.338,99
TOTALE ENTRATE		171.347.513,15
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		1,80
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000		3.084.255,24
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (Trenitalia)		23.349.838,00
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		2,00
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000		466.996,41
Totale finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		3.551.251,65
Proventi servizi pubblici + Rimborsi da enti e Privati		24.000,00
Totale somma finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000		3.575.251,65
Fondo di riserva		- 668.020,00
Tot. somma disponibile per finanziam. oneri per l'eserc. delle funzioni delegate		2.907.231,65
Spese di funzionamento		2.730.231,65
Spese in conto capitale per acquisti		177.000,00
Totale oneri per l'esercizio delle funzioni delegate		2.907.231,65
Differenza +/- da finanziare con applicazione quota avanzo di amministrazione		0,00

TITOLO II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 50.773.980,00L'analisi degli interventi del Titolo II è la seguente:**Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature****tecnico-scientifiche** € 177.000,00Trattasi indicativamente di spese relative:

- | | |
|---|--------------|
| - agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione | € 17.500,00 |
| - per acquisto hardware e software finalizzato al monitoraggio dei servizi TPL | € 150.000,00 |
| - per acquisto e implementazione software | € 5.000,00 |
| - per acquisto con fondo economale | € 4.500,00 |

Trasferimenti di capitale €50.596.980,00

Come già evidenziato in questa relazione a commento della parte Entrate l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha programmato una serie di interventi infrastrutturali per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile nonché per il comfort e la messa in sicurezza di fermate nell'ambito del territorio di sua competenza, oltre ad interventi per la realizzazione di nodi di interscambio. L'intero importo di €50.596.980,00 è finanziato con entrate per pari entità.

TITOLO III

Spese per rimborso di prestiti

Funzione 01 – Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:

€40.000.000,00

Trattasi dello stanziamento relativo al rimborso dell'eventuale anticipazione di tesoreria calcolata tenendo conto del disposto dell'art. 222 del TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.

3. CRITERI PER IL BILANCIO PLURIENNALE 2008-2010

Entrata

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.
- le risorse conferite dalla Regione Piemonte sono previste nella misura pari a quelle per l'anno 2007 incrementate in base alle ipotesi contenute nel "*Programma Triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi della L.R. 1/2000 per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009*" approvato con DGR 8-5296 del 19 febbraio 2007. Per i conferimenti dei comuni consorziati si fa riferimento alle disposizioni contenute nei relativi disciplinari di delega in essere.

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 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 per gli anni 2009 e 2010 è stata lasciata al 2%, invariata rispetto a quanto deliberato per il Bilancio Preventivo 2007 – Pluriennale 2007 – 2009.