

Bilancio Previsionale 2009
e
Bilancio Pluriennale 2009-2011

Relazione

18 novembre 2008

INDICE

PARTE I - QUADRO NORMATIVO.....	4
1. Quadro normativo.....	4
1.1. <i>Trasporto pubblico locale</i>	4
1.2. <i>Funzionamento dell’Agenzia</i>	14
PARTE II - PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL’AGENZIA 2009 E TRIENNALE 2009-2011	18
2. Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino.....	18
2.1. <i>Iniziative per la conoscenza della mobilità</i>	18
2.2. <i>Le esigenze di mobilità dei cittadini dell’Area Metropolitana</i>	19
2.3. <i>La qualità percepita dai cittadini</i>	20
2.4. <i>La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto</i>	22
2.5. <i>Le valutazioni di scenario</i>	23
3. Sviluppo di lungo termine del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino	24
3.1. <i>Il Sistema Ferroviario Metropolitano</i>	25
3.2. <i>Linee di metropolitana</i>	26
3.3. <i>Sistema tranviario</i>	27
3.4. <i>Sistema autobus metropolitani</i>	28
3.5. <i>Risultati attesi</i>	28
4. Sviluppo del sistema nel medio termine.....	29
4.1. <i>Il quadro di sviluppo a medio termine</i>	29
4.2. <i>Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano nella fase di avvio</i>	29
4.3. <i>Linea Torre Pellice – Pinerolo</i>	35
4.4. <i>Sviluppo a medio termine: metropolitana</i>	36
4.5. <i>Sviluppo a medio termine: sistema TPL di superficie</i>	37
5. Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nel triennio 2009-2011	37
5.1. <i>Il programma triennale del TPL nel triennio 2007-2009</i>	37
5.2. <i>Obiettivi del PTA 2007-2009</i>	38
5.3. <i>Il sistema verso le gare</i>	38
5.4. <i>Programma triennale regionale 2007-9</i>	41

6. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale per il 2009	43
6.1. Servizio Ferroviario Metropolitano.....	43
6.2. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2009.....	44
6.3. Osservazione del servizio offerto.....	48
6.4. Sviluppo del sistema tariffario.....	48
7. Strategia degli investimenti	49
PARTE III – PROGRAMMI CON IMPATTO SULL’ASSETTO ORGANIZZATIVO	51
8. Semplificazione amministrativa	52
9. Innovazione gestionale	52
RELAZIONE FINANZIARIA: CRITERI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO	53
10. Entrata.....	53
11. Uscita.....	61
12. Criteri per il bilancio pluriennale 2009-2011	70

PARTE I - QUADRO NORMATIVO

1. QUADRO NORMATIVO

1.1. Trasporto pubblico locale

Il settore del trasporto pubblico locale è regolato da molteplici fonti che, partendo da quelle comunitarie e passando a quelle nazionali e regionali, hanno prodotto un complesso normativo di non semplice lettura.

Con la presente parte della relazione si intende tratteggiare, a grandi linee tale quadro, con particolare riferimento alle novità registrate nel corso del 2008 ed a quelle che si avranno nel 2009.

La normativa europea.

Il Trattato di Roma del 1952 istitutivo della CEE, dedica il Titolo V (nella versione consolidata del Trattato sull'Unione Europea) ai Trasporti prevedendo, all'art. 73, la compatibilità con il Trattato degli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio.

Il Regolamento (CEE) n. 1191/69, modificato dal Regolamento (CEE) n. 1893/91, relativo all' "azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile", ha rappresentato la norma fondamentale del settore a livello comunitario introducendo la nozione di "obbligo di servizio pubblico", vale a dire gli " obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni".

Lo stesso Regolamento ha determinato lo schema generale di applicazione degli obblighi di servizio nel trasporto terrestre, indicando la possibilità per i diversi Stati membri di imporre o mantenere determinati obblighi di servizio, garantendo agli operatori le compensazioni economiche necessarie a soddisfare gli obblighi riconosciuti dal soggetto pubblico.

Il Regolamento ha individuato tre tipologie di obblighi di servizio:

- obbligo di esercizio: volto a far sì che l'erogatore del servizio adotti tutte le misure in grado di garantire un servizio di trasporto conforme a norme di continuità, regolarità e capacità;
- obbligo di trasporto: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti ed effettui e qualsiasi trasporto di persone (o merci) a prezzi e condizioni generali predeterminati;
- obbligo tariffario: volto a far sì che l'erogatore del servizio accetti prezzi omologati in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa.

Con l'approvazione del Regolamento 1893/91 il campo di applicazione del Regolamento 1191/69 è stato esteso agli operatori dei trasporti urbani, extraurbani e regionali e, in particolare, accanto agli obblighi di servizio è stato introdotto il contratto di servizio pubblico, quale strumento di regolamentazione del rapporto tra la pubblica amministrazione e l'impresa di trasporto.¹

Nulla però disponeva il Regolamento in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto.

Peraltro, l'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del Trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, delle specifiche missioni loro affidate.

Con la Sentenza "Altmark" Causa C-280/00 si è registrato un importante arresto della Corte di Giustizia che ha riguardato l'applicazione del Regolamento 1191/69; in particolare la sentenza ha stabilito che *condizione per l'applicazione dell'art. 92, n. 1, del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 87, n. 1, CE), in base alla quale l'aiuto deve essere tale da incidere sugli scambi tra Stati membri, non dipende dalla natura locale o regionale dei servizi di trasporto forniti o dall'importanza del settore di attività interessato.*

Tuttavia, sovvenzioni pubbliche volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali non ricadono nella sfera di tale disposizione qualora debbano essere considerate una compensazione che rappresenta la contropartita delle prestazioni fornite dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico. Ai fini dell'applicazione di tale criterio incombe al giudice a quo verificare il ricorrere delle seguenti condizioni:

- *in primo luogo, l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro;*
- *in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;*
- *in terzo luogo, la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;*
- *in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per*

¹ Si segnalano anche la Direttiva "quadro" 440/1991/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e accolta nell'ordinamento italiano con decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, la Direttiva 52/2000/CE sulla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, recepita con il D.Lgs. n. 333 del 2003, nonché la Rettifica della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) che unitamente alle direttive 2001/12/CE 2001/13/CE è stata recepita con il D.Lgs. 188/2003

adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

Sempre nel 2000, è da registrare la pubblicazione sulla GUCE del 29/04/2000, della “Comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto Comunitario” (2000/C 121/02); la Commissione, dato il ricorso sempre più frequente a questa forma di associazione con gli operatori, ha ritenuto necessario informare gli operatori interessati e i poteri pubblici sulle disposizioni ritenute applicabili alle concessioni. Per quanto riguarda le concessioni di servizi, non essendo in allora presente alcuna definizione della nozione di concessione di servizi, questa veniva individuata tenendo conto della giurisprudenza della Corte di Giustizia e della opinio juris individuandola come tale allorché *“l'operatore si assume i rischi di gestione del servizio (sua istituzione e gestione) rifacendosi sull'utente, soprattutto per mezzo della riscossione di un qualsiasi tipo di canone. La modalità di remunerazione dell'operatore è, come nel caso della concessione di lavori, un elemento che permette di stabilire l'assunzione del rischio di gestione.”*

La Comunicazione, ricorda poi che le concessioni, come del resto ogni atto dello Stato che stabilisca le condizioni cui è soggetta una prestazione di attività economiche, ricadono nel campo di applicazione delle disposizioni degli articoli da 28 a 30 (ex articoli da 30 a 36) e da 43 a 55 (ex articoli da 52 a 66) del trattato CE o dei principi sanciti dalla giurisprudenza della Corte. Si tratta in particolare dei principi di non discriminazione, di parità di trattamento, trasparenza, mutuo riconoscimento e proporzionalità:

- la parità di trattamento. questo principio comporta segnatamente che le regole del gioco devono essere conosciute da tutti i concessionari potenziali e devono applicarsi a tutti in maniera uniforme. La Corte ha precisato, per consentire una comparazione oggettiva delle offerte, che queste devono essere tutte conformi alle prescrizioni di cui al capitolato d'onori. Se un potere aggiudicante prende in considerazione una modifica di un'unica offerta dopo l'apertura delle buste, secondo la Corte ne risulterebbe avvantaggiato l'offerente interessato. Sono contrarie alla parità di trattamento tutte le disposizioni che riservano contratti pubblici alle imprese nelle quali lo Stato o il settore pubblico detiene una partecipazione maggioritaria o totale;
- la trasparenza: il principio della trasparenza può essere assicurato con ogni mezzo adeguato, ivi compresa la pubblicità, che contenga le informazioni necessarie per consentire ai concessionari potenziali di decidere se partecipare o meno alla gara. Nella quasi-totalità degli Stati membri, norme o prassi amministrative prevedono che il potere aggiudicante renda pubblica la sua intenzione di bandire una gara di concessione (a tale proposito, nella sua sentenza Telaustria, la Corte di giustizia dell'Unione europea ricorda l'obbligo per il potere aggiudicante di garantire un adeguato grado di pubblicità nei confronti di ogni offerente potenziale, nel quadro dell'attribuzione di concessioni);
- la proporzionalità: in base al principio della proporzionalità, ogni misura scelta deve essere al tempo stesso necessaria ed adeguata allo scopo ricercato. In materia di concessioni, uno Stato membro non può esigere capacità tecniche, professionali o finanziarie sproporzionate ed eccessive in occasione della selezione dei candidati. La durata della concessione non deve neppure ridurre o limitare la libera concorrenza oltre quanto è necessario per garantire l'ammortamento degli investimenti ed una

remunerazione ragionevole dei capitali investiti, mantenendo peraltro un rischio inerente alla gestione per il concessionario.

- il riconoscimento reciproco: secondo il principio del riconoscimento reciproco, uno Stato membro è tenuto ad accettare i prodotti e i servizi forniti da operatori economici di un altro Stato membro. Esso deve del pari accettare le specificazioni tecniche, i controlli, i titoli, i certificati e le qualifiche richiesti da un altro Stato membro, allorquando tali elementi vengono riconosciuti come equivalenti.

La necessità di assicurare una gestione più efficiente ed efficace dei servizi di trasporto, la volontà di definire un quadro normativo certo ed omogeneo, l'esigenza di aggiornare le regole sugli aiuti di Stato, hanno pertanto spinto la Commissione europea ad adottare un nuovo Regolamento.

Dopo una prima proposta presentata nel luglio del 2000 e ritirata nel 2005, il 3 dicembre 2007 è stato pubblicato sulla G.U.C.E. il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Il Regolamento 1370/2007 introduce rilevanti novità nel settore del trasporto di persone prevedendo in particolare:

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura² a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell'ambito di un contratto di servizio pubblico³;
- 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 nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE⁴;
- 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 strutture⁵;

² Il Regolamento definisce la «compensazione di servizio pubblico» come qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo.

³ Il regolamento n. 1370/07 non definisce gli obblighi di servizio (con una parziale eccezione per quelli tariffari), ma attribuisce alle "autorità competenti" tale definizione e individuazione, precisando che essi devono perseguire il fine di garantire la prestazione di trasporto pubblico di passeggeri di interesse economico "senza discriminazione e in maniera continuativa".

⁴ Il Regolamento non determina le regole con le quali effettuare la procedura di gara per la scelta del concessionario ma ne descrive le caratteristiche stabilendo che la procedura di gara è "equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

⁵ L'affidamento "in house" regolato dal Regolamento 1371/07 rappresenta il primo caso, a livello comunitario, di normazione di un istituto che, seppur individuato per la prima volta nel Libro Bianco sugli Appalti del 1998, sostanzialmente è stato costruito dalla giurisprudenza comunitaria a partire dalla sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 18 novembre 1999, causa C-107/98 – Teckal.

- 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 limitato⁶;
- l'obbligo, nel caso di affidamento di un contratto di servizio pubblico senza ricorso a procedura di gara, di osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

Il Regolamento entrerà in vigore il 3 dicembre 2009 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 4⁷.

Visto il richiamo operato dal Regolamento alle direttive 2004/17/CE⁸ o 2004/18/CE⁹, si riportano di seguito le disposizioni di tali direttive che definiscono le concessioni di servizi

Proprio per ciò è da rilevare, contrariamente a quanto stabilito dalla giurisprudenza finora intervenuta, che il regolamento n. 1370/07, pur ritenendo che "l'assetto proprietario" costituisca uno degli "elementi" da prendere in considerazione al fine della determinazione della sussistenza della condizione del controllo analogo, non richieda, tuttavia, affinché l'autorità competente possa procedere all'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico di passeggeri ad un "operatore interno", che questi sia a totale partecipazione pubblica. Infatti, l'art. 5, par. 2, lett. a), periodo 2°, prevede espressamente che *"conformemente al diritto comunitario la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo analogo a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri"*

E' inoltre da registrare come il Regolamento individui la modalità di affidamento "in house", diversamente da quanto farà il legislatore nazionale con l'art. 23bis della L. 133/2008, come una forma alternativa e non residuale, all'affidamento mediante procedura di gara.

⁶ 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

⁷ 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.

⁸ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali

e che con l'entrata in vigore del Regolamento 1371/2007 saranno discriminanti circa l'individuazione della procedura di selezione:

- Direttiva 2004/17/CE - art. 1, paragrafo 3, lett. b): La «concessione di servizi» è un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo;
- Direttiva 2004/18/CE - art. 1, paragrafo 4: La «concessione di servizi» è un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi, ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo.

Tali disposizioni trovano attuazione nell'art. 3 del D.Lgs. 163/2006 comma 12 laddove si definisce la concessione di servizi come *un contratto che presenta le stesse caratteristiche di un appalto pubblico di servizi [avente quindi per oggetto le prestazioni di servizi di cui all'allegato II], ad eccezione del fatto che il corrispettivo della fornitura di servizi consiste unicamente nel diritto di gestire i servizi o in tale diritto accompagnato da un prezzo, in conformità all'articolo 30.*

L'art. 30, comma 2, amplia la definizione stabilendo che “nella concessione di servizi la controprestazione a favore del concessionario consiste unicamente nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente il servizio. Il soggetto concedente stabilisce in sede di gara anche un prezzo, qualora al concessionario venga imposto di praticare nei confronti degli utenti prezzi inferiori a quelli corrispondenti alla somma del costo del servizio e dell'ordinario utile di impresa, ovvero qualora sia necessario assicurare al concessionario il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione in relazione alla qualità del servizio da prestare”.

Normativa nazionale e regionale

Come è noto, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è stato interessato da una forte e significativa produzione normativa, a partire dalla riforma organica della disciplina di settore introdotta dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (c.d. “decreto Burlando”), mentre 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.

Con il “decreto Burlando”, attuativo della delega contenuta nella legge “Bassanini” n. 59 del 1997, sono stati affrontati principalmente i seguenti aspetti:

- a. riallocazione, all'insegna del principio di sussidiarietà, delle diverse competenze in materia, elencando tassativamente le funzioni statali ed operando il conferimento di tutte le altre funzioni e compiti a regioni ed enti locali, imponendo alle regioni di conferire

⁹ Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi

alle province, ai comuni e agli altri enti locali le funzioni che non necessitano di unitario esercizio a livello regionale;

- b. individuazione dei criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, miranti ad incentivare il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi.

Non manca nel decreto un riferimento al Regolamento 1191/69 in materia di compensazioni economiche degli obblighi di servizio laddove, all'art. 17, è previsto che le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Con riferimento all'introduzione delle regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi, i temi fondamentali trattati nel decreto riguardano:

- a. l'obbligo di regolare i rapporti tra ente locale e soggetto erogatore i servizi di trasporto pubblico locale mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni;
- b. il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio (sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19) e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio;
- c. la partecipazione alle gare di soggetti in possesso dei requisiti di idonei morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione, terminato il periodo transitorio previsto dal decreto (o dalle singole leggi regionali), delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali;
- d. l'aggiudicazione, che deve avvenire sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite.

Al fine di consentire un graduale approccio al nuovo assetto, il legislatore ha previsto un periodo transitorio nel corso del quale è stata data alle Regioni la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti in essere ai concessionari.

La scadenza del periodo transitorio, fissata inizialmente al 31/12/2003, più volte posticipata, è avvenuta, in linea generale, il 31/12/2007¹⁰. Sulla base dell'ultimo periodo dell'art. 18 comma 3 bis

¹⁰ Termine prorogato dall'art. 6, comma 4-bis, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17. Precedentemente l'art. 11, comma 3, L. 1° agosto 2002, n. 166, aveva stabilito che il termine originario del 31 dicembre 2003 potesse essere prorogato per un biennio. Successivamente era stato prorogato al 31 dicembre 2005 dall'art. 23, comma 3-bis, D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2004, n. 47 e al 31/12/2006 dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

del decreto Burlando, dal 1 gennaio 2008 tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali.¹¹

Peraltro, il comma 3 ter dell'art. 18, introdotto dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266, prevede che le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni:

a) *per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;*

b) *si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni.*

A tale riguardo, ovvero della possibilità da parte della Regione di disporre la proroga di cui all'art. 18 comma 3 ter, si richiamano le seguenti disposizioni:

- art. 10 della L.R. Piemonte 17/2004, che stabilisce che *il termine di cui all'articolo 21, comma 1, della l.r. 1/2000* (periodo in cui vale la procedura semplificata di affidamento dei servizi) *è differito al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia;* il legislatore regionale ha quindi scelto di operare un rinvio dinamico alla legislazione statale circa la durata del periodo transitorio per la Regione Piemonte;
- art. 11 comma 2-quater della L.R. Piemonte 1/2000: *la Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio;* ciò, con riferimento ai servizi di competenza dell'Agenzia sembrerebbe essere avvenuto con l'Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009;

¹¹ Con riferimento alle modalità di affidamento, è utile ricordare che 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 del TPL dall'ambito di applicazione dell'art. 113 del Decreto Legislativo. n. 267 del 18 agosto 2000 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali – T.U.E.L.) che, come modificato dall'art. 35 della L. 448/2002, aveva introdotto una disciplina di carattere generale sulla gestione delle reti e sull'erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica prevedendo tre modalità 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*¹¹, 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.

- l'art. 19 comma 2 dell'Accordo di programma, sottoscritto tra Regione Piemonte e Agenzia il 26/03/2008¹², il cui schema prevede che *in attesa che si concludano le procedure che consentiranno all'Agenzia di rendere note nel bando di gara le condizioni che regoleranno la messa a disposizione di reti, impianti e di altre dotazioni patrimoniali, la cui disponibilità è essenziale per l'effettuazione del servizio (art. 18 co. 2 lett. A) del D.Lgs. 422/1997), il termine previsto nel programma triennale regionale 2007-2009 entro cui gli enti procedono all'avvio delle gare è posticipato al termine del periodo transitorio concesso e **concedibile** dalla normativa nazionale.*

In relazione a quanto sopra la Giunta Regionale, nell'approvare lo schema di Accordo di programma (D.G.R. n. 21 - 8274 del 25 febbraio 2008) ha quindi stabilito specifici criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio, così come previsto dall'art. 11 comma 2-quater della L.R. 1/2000 posticipando il termine entro cui procedere all'avvio delle gare in relazione alla soluzione del problema della disponibilità dei beni essenziali (peculiare per i servizi di TPL della città di Torino), e nel limite del periodo transitorio concedibile dalla normativa nazionale. In particolare viene in evidenza il servizio urbano e suburbano della Città di Torino, in quanto esercito dalla società GTT (società risultante dalla fusione intervenuta tra le società ATM e SATTI affidatarie di servizi di TPL operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale, rispettivamente per i servizi urbani e suburbani di Torino e per i servizi di TPL extraurbani della provincia di Torino), che risponde alle caratteristiche sopra richiamate dall'art. 18 comma 3 ter.

L'Accordo di programma sottoscritto con la Regione Piemonte il 26/03/2008 assegna le risorse per il finanziamento dei servizi minimi (automobilistici e tranviari), a compensazione degli oneri conseguenti ai contratti di servizio, sottoscritti con gli esercenti (oltre che per la gestione delle attività connesse al conferimento della materia) determinandone l'importo, per il 2007, in € 153.599413,46 (+ IVA), con un indicizzazione annua pari al 50% dell'indice di inflazione programmata definito nel DPEF. A tali risorse si aggiungono quelle destinate al finanziamento dei servizi minimi ferroviari di competenza dell'Agenzia che al 2007 ammontano ad € 46.175.04285 inclusivo di Iva 10 % ed oneri di funzionamento Agenzia.

L'Accordo prevede che qualora si rendessero successivamente disponibili a vario titolo eventuali risorse, la loro assegnazione sarà disciplinata in un apposito "addendum" con modalità tali da non inficiare gli atti consequenziali all'Accordo stesso.

Nella fattispecie, per effetto delle disposizioni contenute nella L. 24/12/2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) all'art. 1 commi 295 (*"al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi di TPL, di attuare il processo di riforma del settore e di garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti è riconosciuta la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio da autotrazione"*) e 298 (... *"al fine di adeguare le risorse destinate ai servizi di TPL [...] è attribuita alle Regioni una quota dell'accisa sul gasolio [...]"*), a decorrere dal 2008 si sono

¹² Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009

rese disponibili ulteriori risorse che, per la Regione Piemonte, sono pari a complessivi € 43.422.222,30.

Con D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008, la Regione Piemonte, ha disposto l'integrazione delle risorse economiche previste per l'espletamento dei servizi di trasporto per il periodo di validità 1/1/2008 – 31/12/2010 con le risorse di cui sopra provvedendo al riparto tra i soggetti di delega ex art. 9 della L.R. 1/2000 ed attribuendo all'Agenzia l'importo di € 25.677.774,44. Tali risorse seguiranno il medesimo regime di aggiornamento annuo già previsto per le risorse indicate nel Programma Triennale ovvero saranno adeguate in ragione del 50% dell'inflazione programmata dallo Stato per l'anno di riferimento.

Successivamente, con D.G.R. n. 32-9796 del 18/10/2008, la Regione Piemonte ha approvato le bozze di "Addendum" agli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, tra i quali quello relativo all'Accordo sottoscritto con l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Con la medesima deliberazione è stato disposto il trasferimento delle risorse ai soggetti di delega che, sulla base di intese con le aziende (concessionarie dei servizi di TPL) provvederanno ad erogare le stesse risorse, per l'anno 2008 a titolo di anticipazione, con conguaglio da effettuarsi (per il periodo dal 1/1/2008 sino alla data di decorrenza del nuovo contratto), parametrando le compensazioni complessive da erogare alle aziende a quelle desumibili dall'offerta risultante aggiudicataria, a seguito delle procedure di affidamento mediante gara. La Regione prevede altresì che le risorse aggiuntive corrispondenti alla quota anticipata per il 2008, non potranno essere trasferite agli enti qualora non siano attivate le procedure concorsuali.

Da ultimo, l'art. 23 bis della L. 133/2008, ha innovato la materia dei servizi pubblici di rilevanza economica, tra i quali il trasporto pubblico locale, prevedendo, tra l'altro:

- la possibilità di derogare alle modalità di affidamento ordinario (procedure competitive ad evidenza pubblica), per situazioni che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettono un efficace e utile ricorso al mercato, nel rispetto dei principi della disciplina comunitaria;
- il divieto dei "soggetti titolari della gestione di servizi pubblici locali non affidati mediante le procedure competitive [..., di] acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi, ne' svolgere servizi o attività per altri enti pubblici o privati, ne' direttamente, ne' tramite loro controllanti o altre società che siano da essi controllate o partecipate, ne' partecipando a gare. [...].
- la possibilità (negata agli attuali concessionari in proroga per effetto dell'art. 18 del D.Lgs. 422/97) per i "soggetti affidatari diretti di servizi pubblici locali [..., di] concorrere alla prima gara svolta per l'affidamento, mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica, dello specifico servizio già loro affidato."
- l'indicazione di procedere, in ogni caso, entro la data del 31 dicembre 2010, per l'affidamento dei servizi [...] mediante procedura competitiva ad evidenza pubblica;

- il rinvio ad uno o più regolamenti, da emanarsi entro il 17/02/2009, al fine di, tra l'altro,
 - armonizzare la nuova disciplina e quella di settore applicabile ai diversi servizi pubblici locali, individuando le norme applicabili in via generale per l'affidamento di tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica in materia [...], trasporti, [...];
 - disciplinare, per i settori diversi da quello idrico, fermo restando il limite massimo stabilito dall'ordinamento di ciascun settore per la cessazione degli affidamenti effettuati con procedure diverse dall'evidenza pubblica o da quella di cui al comma 3, la fase transitoria, ai fini del progressivo allineamento delle gestioni in essere alle disposizioni di cui al presente articolo, prevedendo tempi differenziati e che gli affidamenti diretti in essere debbano cessare alla scadenza, con esclusione di ogni proroga o rinnovo;
 - prevedere nella disciplina degli affidamenti idonee forme di ammortamento degli investimenti e una durata degli affidamenti strettamente proporzionale e mai superiore ai tempi di recupero degli investimenti;
 - disciplinare, in ogni caso di subentro, la cessione dei beni, di proprietà del precedente gestore, necessari per la prosecuzione del servizio;
 - individuare espressamente le norme abrogate ai sensi del presente articolo.

1.2. Funzionamento dell'Agenzia.

Per quanto riguarda le disposizioni legislative che incidono sul funzionamento dell'Agenzia si richiamano alcuni interventi avuti con la L. 244/2007 e con la L. 133/2008.

Spese per il personale

la Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562, prevede per gli enti non soggetti al patto di stabilità (tra i quali rientra anche l'Agenzia):

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

La Legge 244/2007, con l'art. 3, comma 121, stabiliva la possibilità, per gli enti non soggetti al patto di stabilità, di avvalersi di deroghe a tali limiti rispetto delle seguenti condizioni:

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

Successivamente, l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008, ha previsto la sospensione delle predette deroghe sino all'emanazione del DPCM (previsto dal successivo comma 6), da emanarsi entro il 19/11/2008, previo accordo tra Governo, regioni e autonomie locali da concludersi in sede di conferenza unificata, con il quale sono definiti parametri e criteri di virtuosità, con correlati obiettivi differenziati di risparmio, tenuto conto delle dimensioni

demografiche degli enti, delle percentuali di incidenza delle spese di personale attualmente esistenti rispetto alla spesa corrente e dell'andamento di tale tipologia di spesa nel quinquennio precedente.

In tale sede saranno altresì definiti:

- a) criteri e modalità per estendere la norma anche agli enti non sottoposti al patto di stabilità interno;
- b) criteri e parametri - con riferimento agli articoli 90 e 110 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 , e considerando in via prioritaria il rapporto tra la popolazione dell'ente ed il numero dei dipendenti in servizio - volti alla riduzione dell'affidamento di incarichi a soggetti esterni all'ente, con particolare riferimento agli incarichi dirigenziali e alla fissazione di tetti retributivi non superabili in relazione ai singoli incarichi e di tetti di spesa complessivi per gli enti;
- c) criteri e parametri - considerando quale base di riferimento il rapporto tra numero dei dirigenti e dipendenti in servizio negli enti - volti alla riduzione dell'incidenza percentuale delle posizioni dirigenziali in organico.

In relazione a quanto sopra, essendo sospese le deroghe di cui all'art. 3, comma 121 della Legge 244/2007, continuerebbero ad applicarsi i limiti di cui all'art. 1 comma 562 della L. 296/2006.

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

Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.

L'art. 3 comma 55 della L. 244/2007, così come sostituito dall'art. 46 comma 2 della L. 133/2008 prevede che *“gli enti locali possono stipulare contratti di collaborazione autonoma, indipendentemente dall'oggetto della prestazione, solo con riferimento alle attività istituzionali stabilite dalla legge o previste nel programma approvato dal Consiglio ai sensi dell'articolo 42, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267”*.

Inoltre, l'art. 3, comma 56 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 così come sostituito dall'art. 46 comma 2 della L. 133/2008 prevede che: *“Con il regolamento di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, sono fissati, in conformità a quanto stabilito dalle disposizioni vigenti, i limiti, i criteri e le modalità per l'affidamento di incarichi di collaborazione autonoma, che si applicano a tutte le tipologie di prestazioni. La violazione delle disposizioni regolamentari richiamate costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale. **Il limite massimo della spesa annua per incarichi di collaborazione e' fissato nel bilancio preventivo degli enti territoriali”**.*

In relazione a quanto sopra, unitamente al bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011 si intende approvare il seguente **“PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA”**:

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

Nella stesura del bilancio 2009 e pluriennale 2009-2011 si determinano per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2009	Anno 2010	Anno 2011
Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo	€ 40.420,00	€ 41.030,00	€ 41.640,00
Funzioni nel campo dei trasporti	€ 85.000,00	€ 35.500,00	€ 36.000,00
Totale	€ 125.420,00	€ 76.530,00	€ 77.640,00

Spesa per rappresentanze, mostre, pubblicità, convegni.

La Corte dei conti, Sezione Regionale di controllo per il Piemonte, con il referto sugli atti di spesa conseguenti ad attività di alta rappresentanza, pubblicità, mostre e convegni nella regione Piemonte, esercizio finanziario 2007 (del. 3/2008), pur dichiarando l'inesistenza di specifiche disposizioni che prefissino i parametri ed i presupposti che debbono sussistere perché, nelle varie fattispecie concrete, le spese erogate da un Ente pubblico possano legittimamente ricondursi alla categoria delle spese finalizzate, latu sensu, a promuovere e a garantire le esigenze di rappresentatività dell'Ente stesso nei confronti della collettività amministrata, ha richiamato principi elaborati dalla giurisprudenza amministrativa e contabile che rappresentano le "linee guida" per la verifica degli atti di spesa in esame.

La Corte, ritiene possibile affermare che "le spese oggetto di indagine possano essere legittimamente effettuate dagli Enti a condizione che sussista:

- una stretta correlazione con le finalità istituzionali dell'Ente;
- la necessità dell'Ente a una proiezione esterna delle proprie attività o a intrattenere pubbliche relazioni, finalizzate a mantenere o a accrescere il prestigio dell'Ente, inteso quale elevata considerazione, anche sul piano formale, del suo ruolo e della sua presenza nel contesto sociale, interno o internazionale per il miglior perseguimento dei suoi fini;

- **previsione specifica nel Bilancio** e nel Piano esecutivo di gestione;
- *prefissione di criteri e tipologia di interventi con atto regolamentare o atto generale a valenza regolamentare.*”

Per tale motivo il Bilancio 2009 e il Bilancio pluriennale 2009-2011 prevede i seguenti stanziamenti per spese relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza:

	Anno 2009	Anno 2010	Anno 2011
Acquisti di beni di consumo e/o di materie prime	€ 6.000,00	€ 6.000,00	€ 6.000,00
Prestazione di servizi	€ 11.000,00	€ 11.000,00	€ 11.000,00
Utilizzo beni terzi	€ 12.000,00	€ 12.000,00	€ 12.000,00
Totale	€ 29.000,00	€ 29.000,00	€ 29.000,00

PARTE II - PROGRAMMA DI ATTIVITÀ DELL'AGENZIA 2009 E TRIENNALE 2009-2011

Il Triennio 2009-2011 vedrà la continuazione della fase attuativa del Programma Triennale di Agenzia approvato con deliberazione dell'Assemblea il 14 giugno 2007, e del conseguente Accordo di Programma stipulato con la Regione Piemonte il 26 marzo 2008; i fatti rilevanti che influenzeranno tale attività sono così riassumibili :

- lo sviluppo delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi;
- il passante ferroviario entra nella fase finale di realizzazione; nuova capacità dell'infrastruttura è resa disponibile, il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano deve sviluppare i necessari approfondimenti;
- il servizio sulla linea 1 di metropolitana, ormai esteso a Porta Nuova, e la quasi completa attivazione del Programma di Miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana consentono di definire un programma di interventi integrativi sulla rete di trasporto pubblico dell'Agenzia.

Il Programma di attività 2009-2011 dell'Agenzia, in continuità con quanto avviato nel corso del 2008, dovrà condurre l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA:

- avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano seppure in una estensione territoriale non completa;
- ridisegno della rete di superficie, sia urbana/suburbana che metropolitana, conseguente all'apertura del tratto di metropolitana Porta Nuova – Lingotto e dell'avvio del SFM.

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

2.1. 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 condotte fino al 2004 con cadenza biennale da parte di GTT per conto di Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino.

Dopo aver condotto l'indagine IMQ 2006 i cui risultati sono disponibili sul sito web dell'Agenzia, alla fine del 2007 è partita la fase di lancio dell'indagine IMQ 2008.

Tutte le indagini fin qui svolte fino al 2006 compreso sono state condotte utilizzando la tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) nella quale l'universo di riferimento è costituito dagli utenti abbonati a servizi di telefonia fissa i cui nominativi sono presenti

nei pubblici elenchi. Per diversi anni tale universo è stato ragionevolmente ritenuto rappresentativo della popolazione residente.

Tuttavia, in anni recenti sono comparsi due ordini di mutamenti che portano a ritenere che detto universo possa essere considerato non pienamente rappresentativo. Il primo mutamento è legato alla più recente normativa sulla tutela dei dati personali e sensibili per la quale è richiesto il consenso esplicito dell'utente ad apparire nei pubblici elenchi. Il secondo è relativo al parziale abbandono dell'uso della telefonia fissa domestica a favore della telefonia mobile. Entrambi questi fattori hanno fatto nascere l'esigenza di rivedere ed integrare la metodologia di indagine campionaria sino ad ora adottata.

Pertanto, in aggiunta alla tradizionale indagine telefonica con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) rivolta agli utenti di telefonia fissa presenti nei pubblici elenchi si è deciso di affiancare una fase di interviste personali a domicilio, volte a stimare la quota di popolazione residente non raggiungibile con il telefono fisso ovvero raggiungibile ma non presente nei pubblici elenchi.

Parallelamente all'indagine rivolta ai residenti è stata progettata anche un'indagine al cordone che consiste nell'intercettare la quota di c.d. "City Users" ovvero persone non residenti nella Provincia di Torino che vi si recano per vari motivi.

L'intervista con tecnica CATI, rivolta ad un campione di circa 25 mila utenti, è stata conclusa in giugno e i dati sono in fase di elaborazione. Le interviste personali e quelle al cordone sono in corso di esecuzione nell'autunno 2008.

Con l'elaborazione dei dati della IMQ 2008 CATI e delle interviste personali sarà possibile valutare l'attendibilità del campione telefonico e definire le linee progettuali per le successive indagini, la prima delle quali avrà luogo nel 2010 e dovrà essere pertanto progettata e lanciata nella seconda metà del 2009.

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.

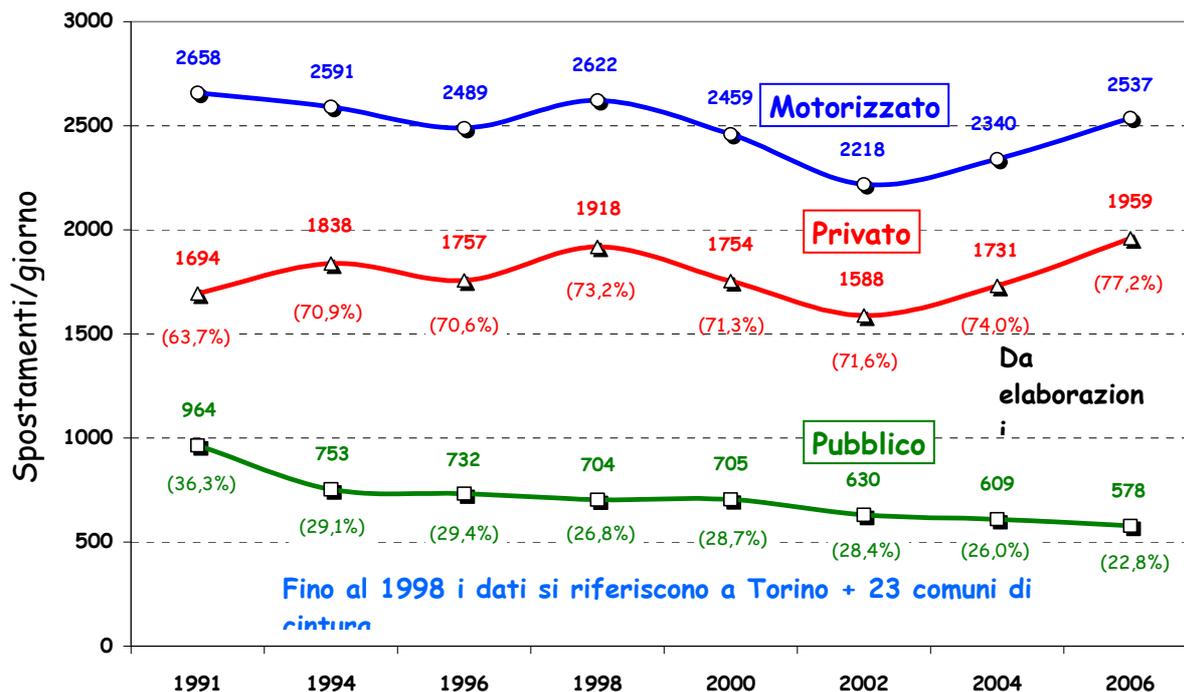
A seguito della realizzazione del sistema di pagamento a microchip denominato BIP (Biglietto Integrato Piemonte) le informazioni sui passeggeri trasportati saranno raccolte automaticamente.

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

Le informazioni qui riportate costituiscono il quadro di riferimento sulla domanda di mobilità nell'area metropolitana e si basano sulle indagini IMQ.

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).



Spostamenti giornalieri

La tendenza degli ultimi 15 anni fino al 2006 è verso un crescente uso dell'auto.

Le prime elaborazioni effettuate sui dati dell'indagine 2008 mostrano una inversione di questa tendenza.

2.3. La qualità percepita dai cittadini

Le indagini IMQ prevedono una serie di domande volte a conoscere il livello di soddisfazione dei cittadini nei confronti dei sistemi di trasporto pubblico, privato e dei parcheggi. Si riporta nella tabella seguente una sintesi dei risultati dell'indagine IMQ 2006 relativamente ai giudizi espressi per i mezzi pubblici.

Mezzi pubblici (Indagine IMQ 2006)			
<i>Residenti intera provincia</i>			
Mezzo pubblico:	Cliente	Non cliente	Totale
Bus urbano suburbano e/o Tram GTT (TO e cintura)	6,53	6,40	6,44
<i>Residenti in Torino</i>	6,46	6,35	6,39
<i>Residenti in Cintura</i>	6,55	6,64	6,62
<i>Residenti in Area metropolitana</i>	6,49	6,44	6,46
Bus extraurbano GTT (ex Satti)	6,54	6,20	6,28
Bus extra urbano altro vettore (+ urbano non TO)	6,45	6,35	6,37
Ferrovia Trenitalia	6,05	5,71	5,80
Ferrovia GTT (ex Satti)	5,97	6,39	6,23
Metropolitana automatica GTT	9,02	8,23	8,50
TOTALE mezzi pubblici	6,61	6,39	6,46

Rispetto al 2004 è aumentato il voto medio del servizio urbano e suburbano di Torino espresso dai cittadini dell'area metropolitana, passato da 6,35 a 6,46. I voti dei servizi extraurbani su gomma sono diminuiti rispetto al 2004, passando da 6,67 a 6,28 per GTT e da 6,93 a 6,37 per gli altri vettori. Per quanto riguarda i servizi ferroviari Trenitalia è passata da 6,02 del 2004 a 5,8 nel 2006 mentre GTT è passata da 6,13 nel 2004 a 6,23 nel 2006. Giudizi entusiastici hanno accolto l'apertura della metropolitana automatica facendo registrare una votazione pari a 8,50.

Dalle prime analisi relative al 2008 il giudizio sui mezzi pubblici è migliorato sensibilmente anche grazie al maggior peso della metropolitana e al miglioramento del voto della stessa.

L'Agenzia effettua il monitoraggio della regolarità del servizio urbano e suburbano attraverso l'acquisizione dei dati informativi dei SIS che vengono periodicamente trasmessi dall'azienda GTT. Il monitoraggio di tali dati contribuisce a definire interventi di miglioramento del trasporto pubblico.

Nel 2009 continuerà il monitoraggio della qualità del servizio ferroviario, avviato nell'anno 2008, con riferimento agli standard minimi previsti nei contratti di servizio.

Il monitoraggio della qualità continuerà ad essere effettuato sia dall'Agenzia sia dalla Società IRTECO Sas, a cui la Regione Piemonte ha affidato il servizio ispettivo sulle linee ferroviarie di tutto il suo territorio.

Di fatto l'Agenzia invierà propri funzionari presso le stazioni ferroviarie delle linee di competenza ed a bordo di treni di cui si conoscono particolari criticità di servizio.

La Società IRTECO Sas eseguirà invece controlli di tipo sistematico, secondo una metodologia tale da interessare, nell'arco di un periodo annuale, almeno una volta, tutti i servizi erogati.

I dati rilevati nel corso delle ispezioni sono confrontabili ed anche cumulabili fra loro poiché viene utilizzata la stessa metodologia di rilevamento, concordata al momento dell'avvio dell'attività.

Gli obiettivi di tali azioni saranno:

- l'applicazione di penali nel caso in cui i succitati funzionari e/o ispettori rilevino l'eventuale mancato rispetto degli standard minimi contrattuali;
- l'illustrazione di specifici report sulla qualità, con cadenza mensile per GTT e trimestrale per Trenitalia, in modo tale da evidenziare alle Aziende il trend di sviluppo o di decremento delle condizioni offerte ai cittadini in stazione o a bordo durante il viaggio, le criticità più evidenti, ed i casi eclatanti di malfunzionamento;
- la richiesta di puntuali interventi da parte delle medesime Aziende o l'attivazione di nuove procedure tali da ridurre le inefficienze riscontrate.

Nel 2009 infine sarà definito con Regione Piemonte, Trenitalia ed RFI il piano di potenziamento del sistema trasportistico lungo l'asse della linea Torino - Modane, come concordato nel tavolo tecnico dell' "Osservatorio Valle di Susa", da avviare con l'orario 2010 indipendentemente dall'adeguamento infrastrutturale del tunnel del Fréjus e del passante di Torino.

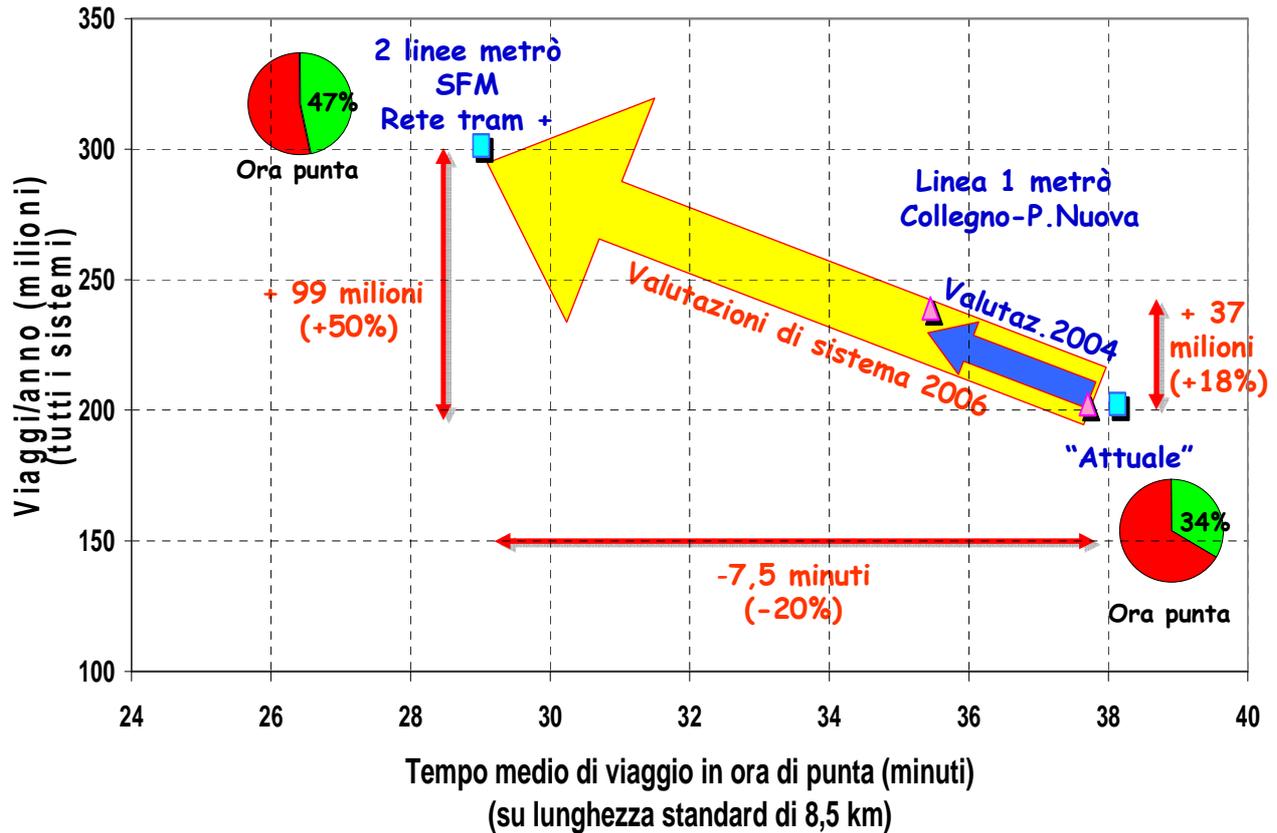
2.4. La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto

La definizione del quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino 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); e della delibera della Giunta Comunale 2008;
- nello studio *“Sistema Ferroviario Metropolitano – Assetto e Programmazione del Servizio”* (gennaio 2007) e successive analisi di approfondimento;
- nelle Linee di Indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvate dal Consiglio Comunale della Città di Torino il 14 luglio 2008.

ed è articolato in tre orizzonti temporali (o periodi) caratteristici:

- lungo periodo (orizzonte temporale oltre il 2020), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano nella sua configurazione completa, di due linee di metropolitana e di una rete tranviaria estesa e potenziata;
- medio periodo (orizzonte temporale oltre il 2012), caratterizzato dalla presenza del Sistema Ferroviario Metropolitano in configurazioni via via più estese e della linea 1 di metropolitana Collegno – Lingotto (Bengasi);
- breve periodo (triennio 2009 – 2011), caratterizzato dalla presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova e dalla presenza, anche se via via meno intrusiva, dei cantieri per il completamento della metropolitana e del passante ferroviario.



Questo studio, che rappresenta ad oggi la più recente valutazione di scenario di lungo periodo, è basato su dati di domanda di mobilità e sulla rete di trasporto del 2004.

Nel 2009 il set di modelli ISTMO dovrà essere ricalibrato sui più recenti dati di domanda resi disponibili dall'IMQ 2008 e sulla prestazione del sistema di trasporto pubblico nell'attuale configurazione con presenza della linea 1 di metropolitana Collegno – Porta Nuova.

Il set di modelli così ricalibrato potrà essere utilizzato per nuove valutazioni o per l'aggiornamento di quelle già effettuate.

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

Gli sviluppi di lungo periodo nell'area metropolitana sono quelli definiti nel citato studio "La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino".

Nello studio le proiezioni demografiche, socioeconomiche e di uso del suolo hanno portato a quantificare, nel lungo periodo, un aumento della mobilità motorizzata del 7% circa sull'area metropolitana di Torino.

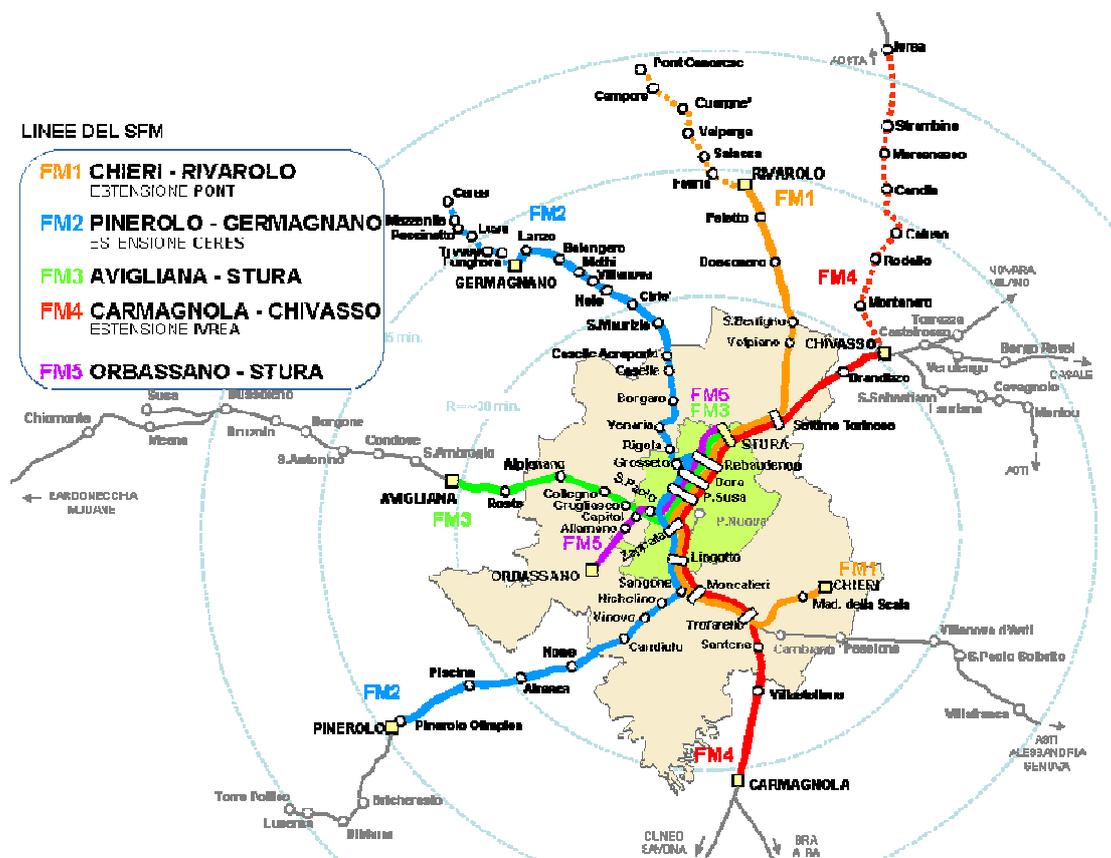
In assenza di intervento sul sistema di trasporto tale aumento avverrebbe tendenzialmente con un peggioramento delle quote di uso del trasporto pubblico.

I grandi interventi strutturali di trasformazione:

- completamento del Passante Ferroviario;
- completamento della linea 1 di metropolitana da Rivoli a Piazza Bengasi;
- rilancio del sistema tranviario (nuovi tram, infrastrutture, separazione e priorità);
- realizzazione della seconda linea di metropolitana

metteranno in campo aumenti rilevanti di quantità e qualità di servizio del trasporto pubblico, attrarranno nuovi clienti ed aumenteranno la quota di uso del trasporto pubblico.

3.1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano



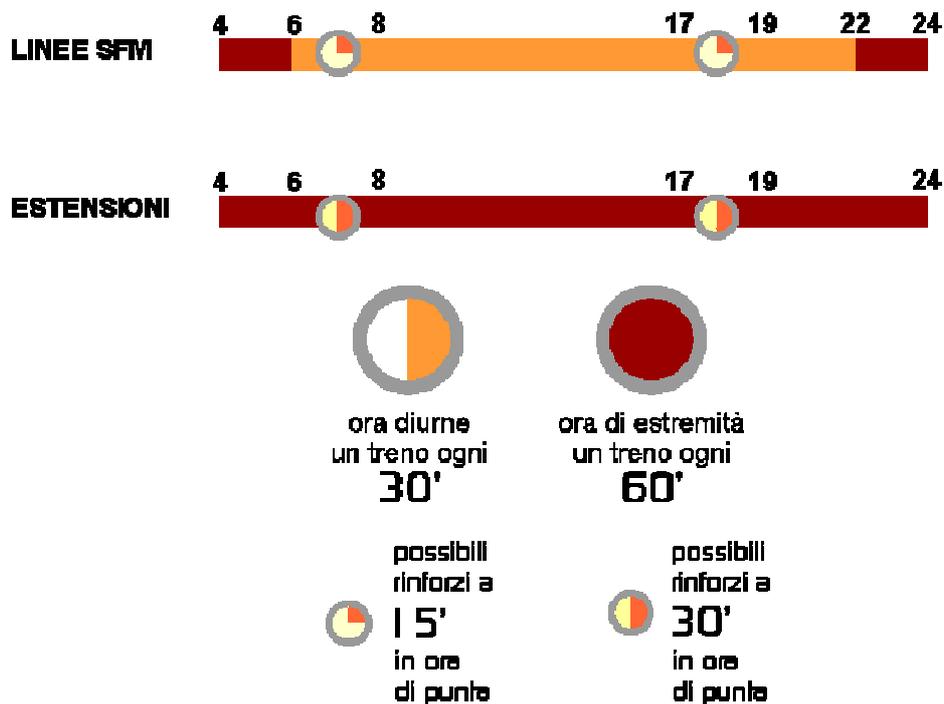
Il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM) è il progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo. Esso costituirà il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana. Prevede nel 2012 la creazione di 5 linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati ogni 30 minuti per tutto l'arco della giornata. L'SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del progetto sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana. L'SFM sarà accessibile in modo capillare dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni e ai maggiori servizi in stazioni oggi poco utilizzate.

Assetto del SFM

Nel corso della progettazione del Sistema Ferroviario Metropolitano sono stati studiati diversi tipi di servizio. La soluzione attualmente scelta prevede di far circolare circa 72-80 treni/giorno su ogni linea del Sistema Ferroviario Metropolitano. Il servizio previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, dove possibile, l’inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **senza interruzioni:** il servizio non ha interruzioni nell’arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni:** in modo da servire anche gli spostamenti in “controflusso”, in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

I treni del Sistema Ferroviario Metropolitano effettueranno tutte le fermate, 72, di cui 30 nell’area metropolitana, con una velocità commerciale pari a circa 50 km/h. Ogni linea ha una capacità di circa 68.000 posti/giorno, adeguata a servire direttrici con mobilità motorizzata fino a 40-50 mila viaggi/giorno.



SFM - Servizio previsto

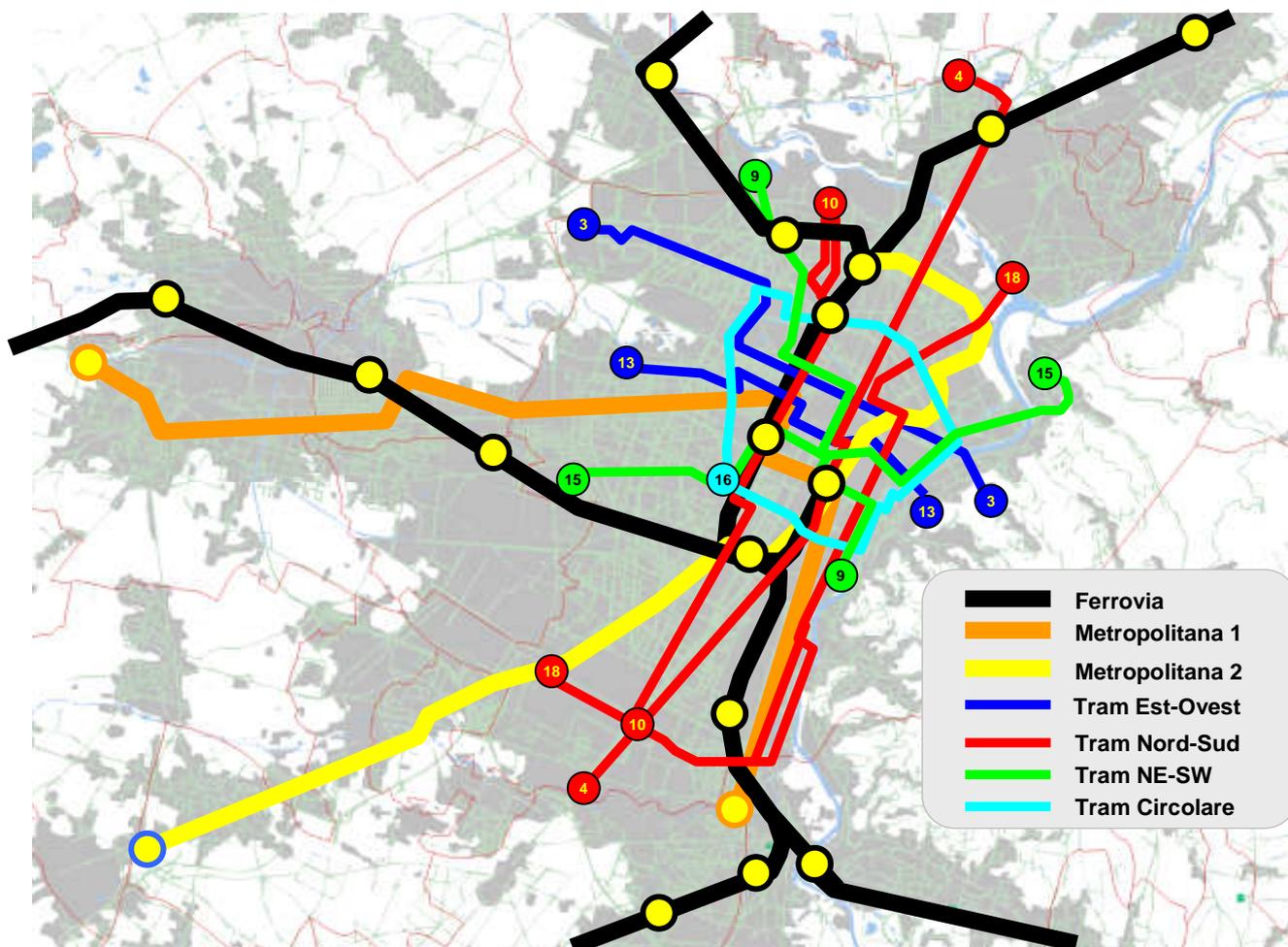
3.2. Linee di metropolitana

Come si è visto, lo studio “La linea 2 di metropolitana”, assumendo per la linea 1 di metropolitana il noto tracciato Rivoli – Piazza Bengasi, ha valutato per la linea 2 un

tracciato che collega Orbassano con l'area centrale di Torino e prosegue verso nord secondo quattro diverse opzioni.

Con deliberazione della Giunta Comunale (mecc. 0602769/006), nel prendere atto delle ipotesi di tracciato, la Città di Torino ha ritenuto funzionalmente più opportuno il tracciato urbano di cui all'Opzione C che ha origine dalla nuova stazione Rebaudengo sul passante ferroviario e prosegue attraverso il centro cittadino fino al quadrante Sud Ovest con successiva prosecuzione verso i comuni di Beinasco e Orbassano.

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



3.3. Sistema tranviario

Il sistema tranviario corrispondente allo scenario "C" dello studio "La linea 2 di metropolitana" è costituito da 8 linee (+ tranvia Sassi-Superga) con una lunghezza di esercizio di circa 80-100 km (in asse) e con servizio di circa 7-8,5 milioni di veicoli*km/anno.

Il programma di rilancio del sistema si compone di un piano di rinnovo del materiale rotabile cofinanziato da GTT (vedi par. 7) e di un piano di miglioramento di una parte consistente degli impianti fissi con interventi di priorità semaforica e di protezione e

separazione dal traffico, d'intesa con la Città di Torino e in funzione della disponibilità di risorse, al fine di aumentarne il comfort e migliorarne le prestazioni (aumento del 20% della velocità commerciale). L'Agenzia ha predisposto un piano di acquisizione di nuove motrici quale primo elemento di intervento (vedi par. 7).

Appare necessario nel 2009 sviluppare uno studio più approfondito per validare il disegno finale del sistema tranviario coerente con il tracciato scelto per la seconda linea di metropolitana e definirne le fasi evolutive a partire dalla situazione attuale.

3.4. Sistema autobus metropolitani

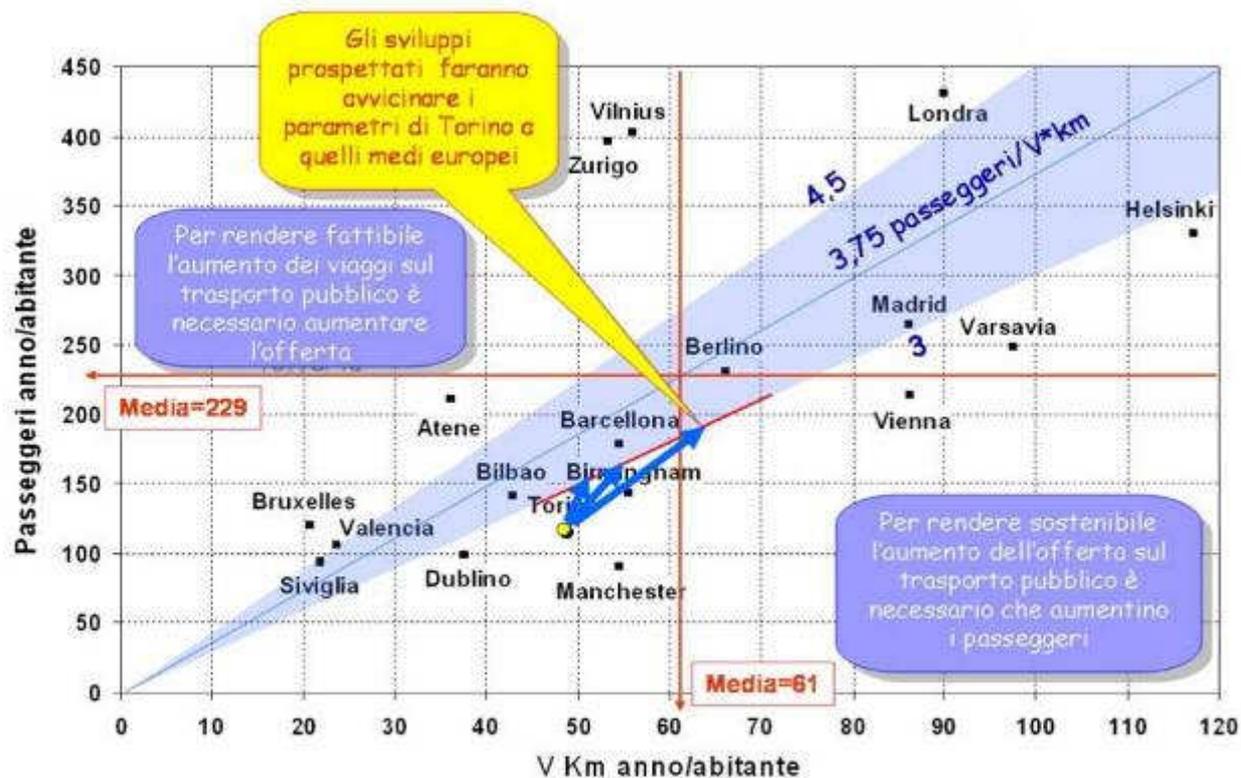
Le linee degli autobus extraurbani saranno attestate a punti di corrispondenza con il sistema ferroviario metropolitano, con il sistema di linee di metropolitana e con il sistema tranviario, consentendo una razionalizzazione del servizio.

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

3.5. 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 infrastrutturale del sistema: dall'apertura della tratta Porta Nuova – Lingotto della linea 1 di metropolitana al completamento del quadruplicamento del nodo ferroviario di Torino e conseguente possibile avvio dei servizi del Sistema Ferroviario Metropolitano. In tale periodo si collocano inoltre una prima fase del rilancio del sistema tranviario dovuta all'acquisto di nuovo materiale rotabile 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 nella fase di avvio

L'Agenzia sta portando avanti il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano ponendosi l'obiettivo di sfruttare al massimo le sue potenzialità in un quadro di programmazione che

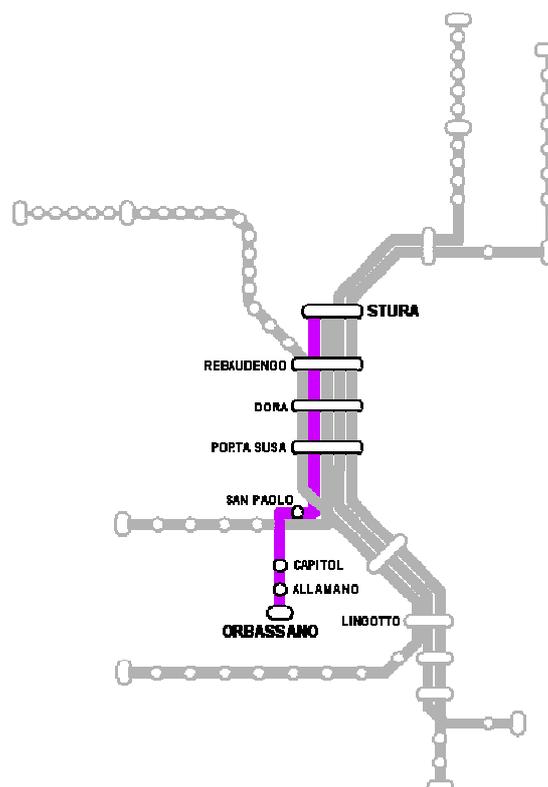
vede il cadenzamento ed il coordinamento dei servizi ferroviari di Trasporto Pubblico Locale nel nodo di Torino come obiettivo principale.

Le fasi di lavoro finora sviluppate hanno consentito di :

- delineare un progetto di Sistema riguardante l'intero ambito territoriale della Provincia di Torino;
- individuare gli obiettivi perseguibili dal progetto all'orizzonte temporale di breve termine fissato alla apertura del passante ferroviario (2012);
- individuare gli interventi infrastrutturali complementari per la sua realizzazione, la maggior parte dei quali è già prevista nella programmazione strategica a scala regionale;
- individuare le risorse finanziarie necessarie all'avvio ed alla gestione.

La linea FM5, Orbassano - Stura, è stata inglobata a completamento del SFM, per soddisfare le esigenze di trasporto del bacino di Orbassano e dell'ospedale San Luigi, ma anche in previsione del possibile sviluppo di importanti attrattori di traffico come la eventuale nuova collocazione urbanistica della Città della Salute. Si dovrà prevedere uno studio particolareggiato per il suo inserimento e la rifunzionalizzazione all'interno dello scalo di Orbassano.(inserire la linea FM5)

FM5 ORBASSANO - STURA

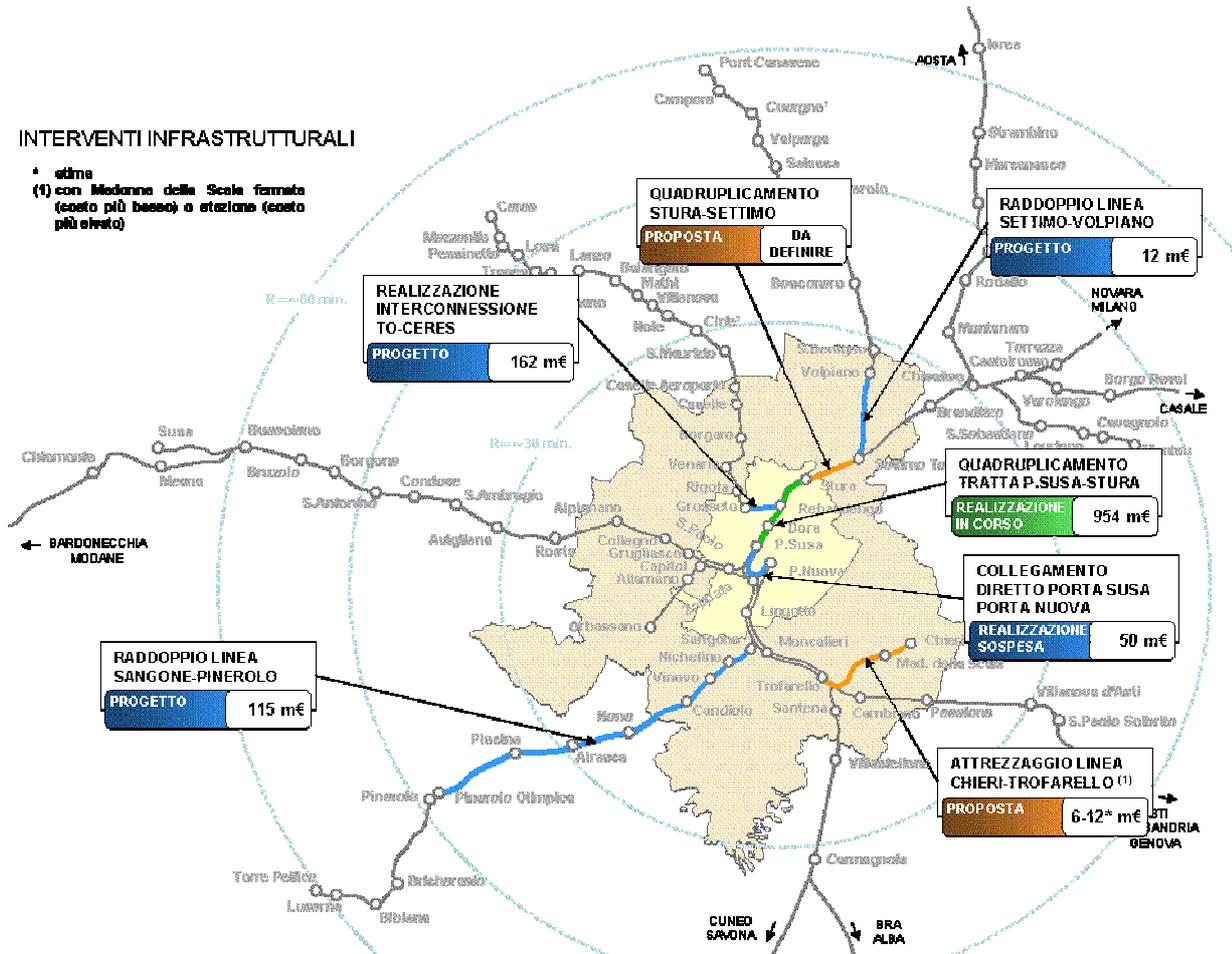


La linea FM5

L'SFM nella sua configurazione di avvio è condizionato dalla realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali di diversa portata e, al momento, a diversi livelli di realizzazione. Mentre alcuni di questi interventi risultano già in corso di completamento, per altri devono ancora essere reperiti i finanziamenti ed avviata la progettazione. Gli interventi necessari

all'entrata in servizio del SFM possono essere suddivisi in tre gruppi: interventi infrastrutturali, interventi tecnologici e interventi sulle stazioni.

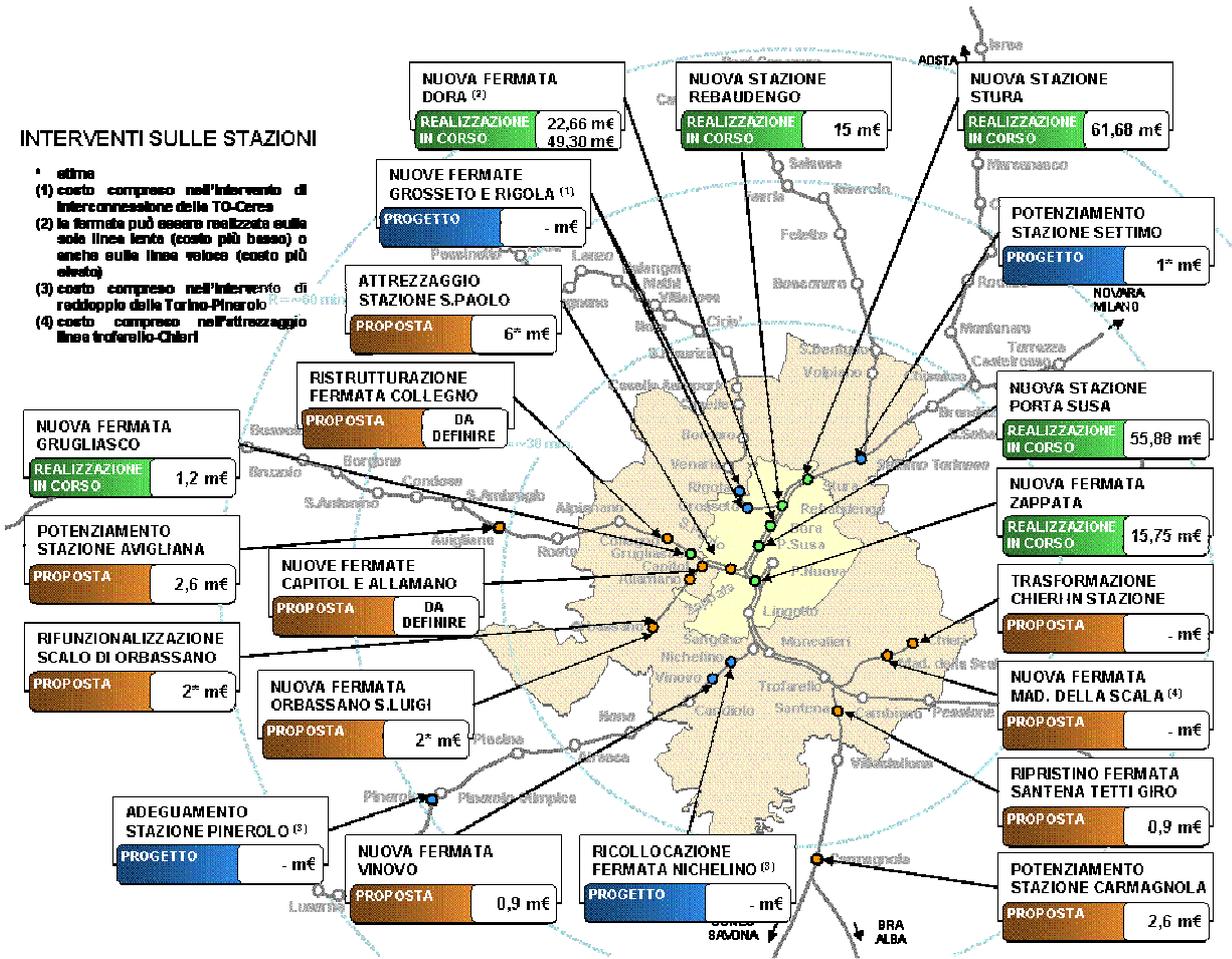
Alcuni di essi sono strettamente connessi alla realizzazione del passante di Torino, mentre altri sono legati direttamente al progetto del SFM, e consentono l'evoluzione verso un livello di servizio superiore caratteristico delle ferrovie metropolitane. Occorre un monitoraggio costante della situazione infrastrutturale per procedere di conseguenza con la programmazione dei servizi



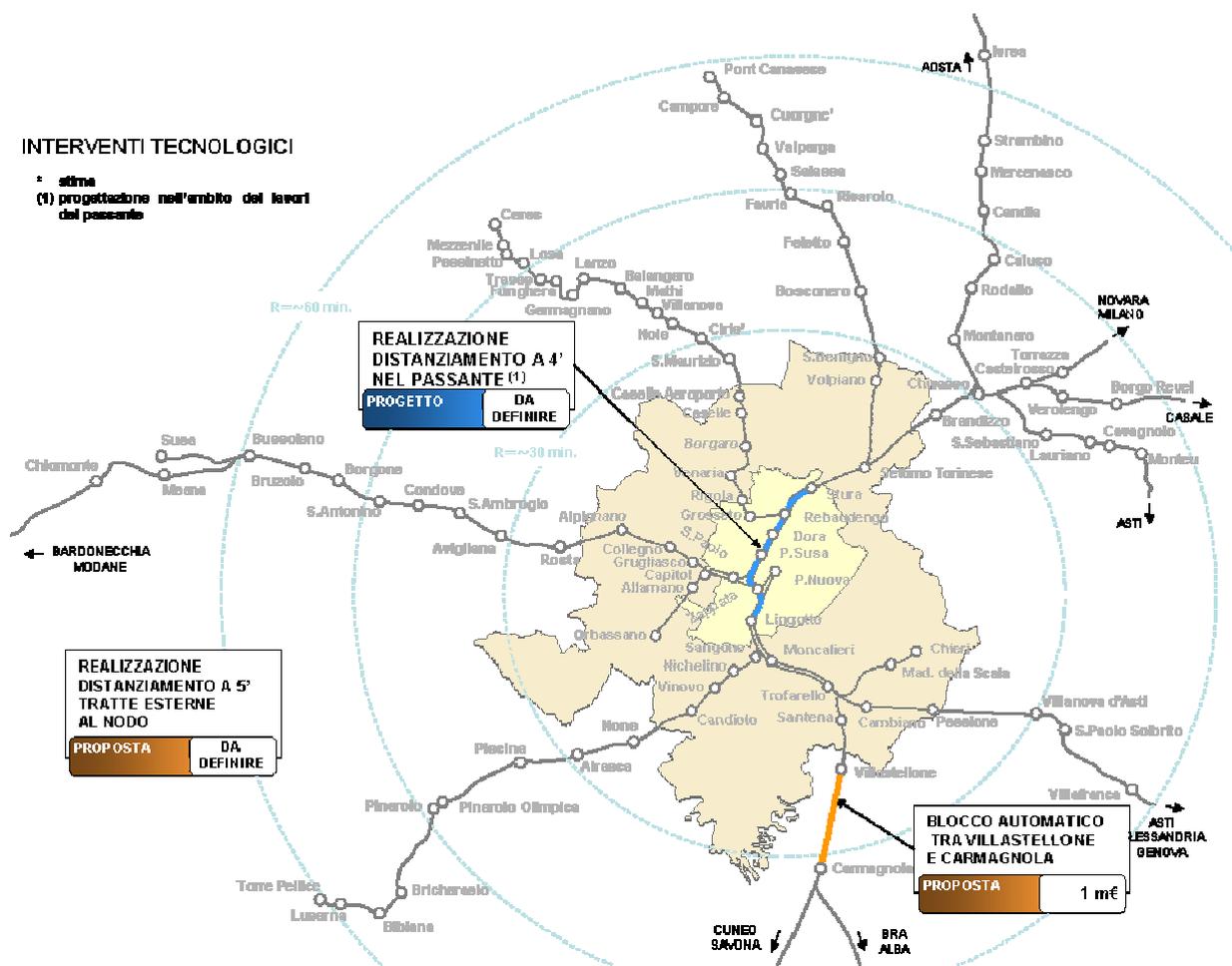
SFM - Interventi infrastrutturali

INTERVENTI SULLE STAZIONI

- * stima
- (1) costo compreso nell'intervento di interconnessione della TO-Ceres
- (2) la fermata può essere realizzata sulla sola linea lenta (costo più basso) o anche sulla linea veloce (costo più elevato)
- (3) costo compreso nell'intervento di raddoppio della Torino-Pinerolo
- (4) costo compreso nell'attrezzaggio linea Trfarello-Chieri



SFM - Interventi sulle stazioni



SFM - Interventi tecnologici

Per l'avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano occorre acquisire nuovo materiale rotabile con caratteristiche adeguate al servizio da realizzare.

Le caratteristiche individuate si possono così sintetizzare:

- elevata accelerazione e decelerazione per garantire buone velocità commerciali anche in presenza di fermate ravvicinate e numerose;
- facilità di accesso e di deflusso per garantire tempi di fermata contenuti anche in presenza di grandi quantità di viaggiatori;
- capacità elevata per garantire adeguata disponibilità di offerta non solo sui rami del SFM, ma anche sulla tratta di distribuzione in ambito urbano (Lingotto - Porta Susa - Stura);
- materiale bidirezionale per ridurre i tempi di inversione di marcia ai capolinea;
- elevato confort di bordo e allestimenti interni che permettano facilità di manutenzione e pulizia.

Occorre ricercare sul mercato queste caratteristiche funzionali e prestazionali.

Nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio Valle di Susa, l'Agenzia ha esplorato la potenzialità del Nodo di Torino avvalendosi di software specialistici per la pianificazione di orari e per le analisi di saturazione.

L'ipotesi di base realizzata, se pur rilevante, non è sufficiente ad elaborare una struttura di orario. Perché un orario sia sostenibile e massimizzi i benefici alla clientela occorre disporre di ulteriori elementi:

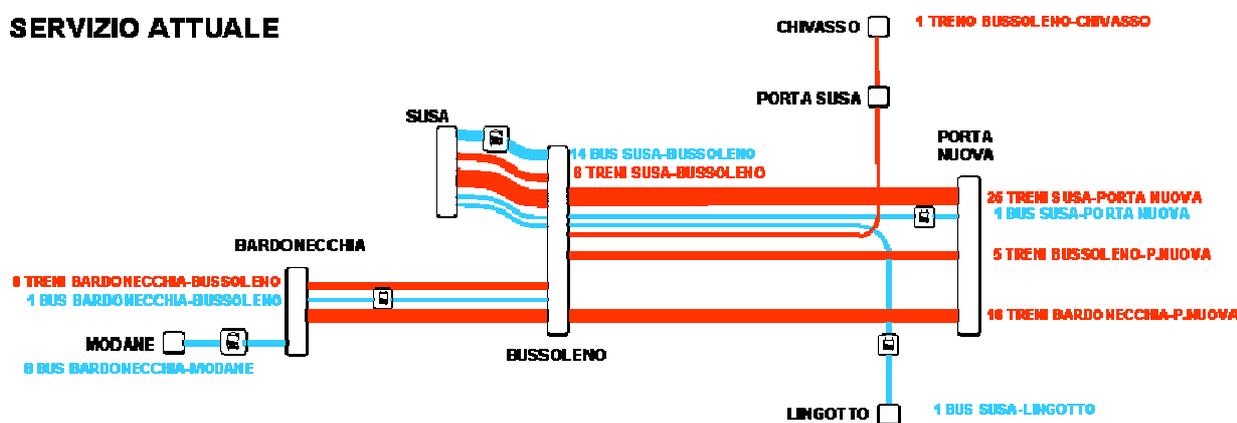
- l'approfondimento dei vincoli esistenti
- la condivisione sul territorio
- l'analisi dettagliata di ogni singola linea
- costante interfaccia con l'impresa ferroviaria per l'evoluzione degli interventi infrastrutturali.
- condivisione della progettazione con le imprese di trasporto.

Questi elementi costituiscono l'approfondimento del lavoro svolto.

Il Tavolo Istituzionale di palazzo Chigi del 29 luglio 2008 ha confermato la II fase dell'attività dell'Osservatorio, l'Agenzia prosegue quindi il suo impegno nel gruppo di lavoro. Entro aprile 2009 dovrà progettare un orario intermedio per la linea Torino-Modane propedeutico al SFM come sistema a sé, avente caratteristiche proprie, in grado di evolvere verso l'assetto definitivo.

Il modello di esercizio si baserà sull'uso delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento dei servizi ferroviari attuali.

SERVIZIO ATTUALE



SERVIZIO PROPOSTA 2010



Linea Modane-Torino – confronto servizio attuale e proposta 2010

Gli studi condotti finora all'interno dell'Osservatorio erano finalizzati alla ricerca della massima capacità, il nuovo progetto sarà finalizzato alla ricerca della stabilità degli orari.

Le priorità nella progettazione del nuovo orario, a parità di offerta infrastrutturale, dovranno essere improntate ad una migliore organizzazione nella realizzazione del servizio; si potrà così avere maggiore affidabilità, maggiore integrazione modale, maggiore qualità complessiva.

4.3. Linea Torre Pellice – Pinerolo

L'Agenzia per la Mobilità dell'area metropolitana di Torino, proseguendo le attività promosse negli anni scorsi da Regione Piemonte e Provincia di Torino, sta lavorando alla realizzazione di un Progetto Pilota per la trasformazione dell'esercizio della linea ferroviaria Torre Pellice - Pinerolo, da sviluppare con veicoli di derivazione tranviaria.

Questo progetto è stato discusso ed analizzato con la Direzione Compartimentale Movimento di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) di Torino, la quale ha precisato, nel novembre 2007, la posizione aziendale:

- il servizio sulla Torre Pellice - Pinerolo dovrà essere reso indipendente dal servizio ferroviario sulla tratta Pinerolo - Torino (attestamento della Torre Pellice - Pinerolo sul quinto binario allestito in occasione delle Olimpiadi);
- il materiale rotabile di derivazione tranviaria utilizzato sulla Torre Pellice - Pinerolo, nel caso dovesse raggiungere le officine per esigenze manutentive, potrà transitare sulla tratta Pinerolo - Torino con condizioni di inoltro tipo "trasporto eccezionale";
- la Direzione Compartimentale Movimento di Torino ha il mandato di procedere per la trattativa di cessione della linea ferroviaria Torre Pellice - Pinerolo.

Inoltre RFI, nelle more del perfezionamento degli atti di cessione della linea ferroviaria, ha dato piena disponibilità a:

- collaborare per individuare la normativa idonea per il nuovo modello di esercizio;
- collaborare per la formazione del personale incaricato alla manutenzione dell'armamento e degli apparati (segnali - scambi - passaggi a livello ecc.);
- progettare e realizzare, dietro corrispettivo, gli adeguamenti dell'infrastruttura che si rendessero necessari (banchine - nuove fermate/stazioni ecc.);
- collaborare per svolgere l'esercizio di prova anche con il mantenimento dell'esercizio ferroviario fino all'entrata a regime del nuovo esercizio.

Sulla base di queste indicazioni, la Regione Piemonte ha ritenuto di assegnare un finanziamento per la realizzazione del progetto, e l'Agenzia per la mobilità metropolitana ha elaborato un programma di attività consistente in:

- acquisizione materiale rotabile (procedura di gara, individuazione del fornitore, fornitura prodotto ed omologazione);
- adeguamenti infrastrutturali (individuazione interventi, progettazione e realizzazione);
- programmazione esercizio.

L'avvio delle fasi del progetto è condizionato alla effettiva messa a disposizione della infrastruttura da parte di RFI, anche in carenza della formalizzazione della cessione della linea.

A tal fine l'Agenzia ha predisposto uno schema di protocollo d'intesa che vede coinvolti la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, Rete Ferroviaria Italiana e la stessa Agenzia per definire i rispettivi impegni e poter così avviare le fasi operative di realizzazione del progetto pilota.

Tale protocollo d'intesa ribadisce i contenuti fin qui descritti, ed in particolare l'impegno di RFI ad avviare la cessione della linea ed a collaborare nei termini sopra indicati per la realizzazione del progetto, l'impegno della Regione a finanziare l'intervento, l'impegno della Provincia a programmare integrazioni sinergiche con i servizi automobilistici interessanti l'area assegnando all'Agenzia la fase realizzativa del progetto pilota.

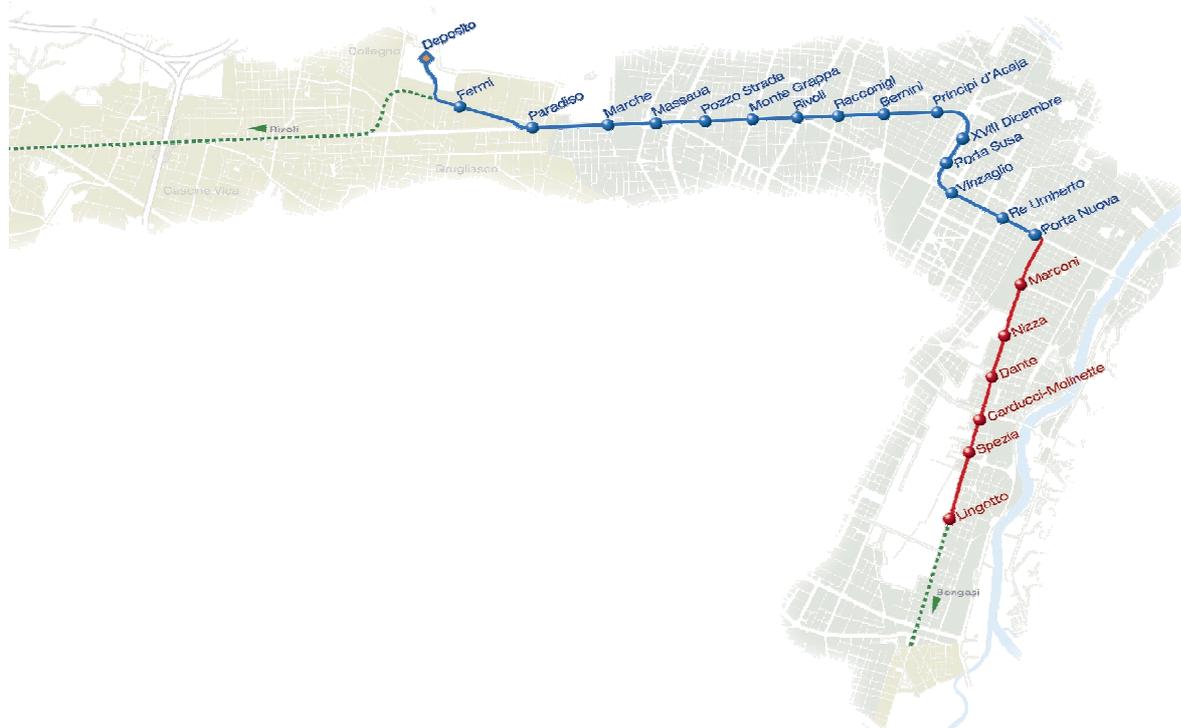
Il protocollo d'intesa è stato trasmesso ad RFI per una condivisione dei contenuti, una verifica delle formalità ritenute necessarie ed opportune, e preliminare approvazione dagli organi competenti (Consiglio di Amministrazione) onde procedere ai successivi atti dagli Enti firmatari. Il tutto con l'obiettivo di procedere alla sottoscrizione nel più breve tempo possibile.

L'Amministratore Delegato di RFI, analizzato il Protocollo d'intesa, ha fornito alcune indicazioni e precisazioni che sono state integrate in un nuovo testo aggiornato.

La Regione ha richiesto una preventiva intesa sugli impegni finanziari che dovrà assumere per l'acquisizione della linea ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo. Il 2009, una volta sottoscritto il protocollo d'intesa, sarà l'anno dell'avvio della fase realizzativa per attivare i nuovi servizi già nel 2012.

4.4. Sviluppo a medio termine: metropolitana

Entro l'orizzonte temporale del 2011 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 piazza Bengasi entro l'orizzonte presunto del 2013.



*Estensione del tracciato della Linea 1 della
Metropolitana*

4.5. Sviluppo a medio termine: sistema TPL di superficie

L'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano consentirà un graduale ridisegno dei servizi di bus metropolitani in funzione di adduzione alle stazioni e di integrazione ai servizi ferroviari.

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 (1 bus, 34 e 35) e di Moncalieri (45, 45/ e 67).

5. SVILUPPO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO NEL TRIENNIO 2009-2011

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 passa per il punto di maggiore vincolo produttivo creato dai lavori di realizzazione della nuova stazione di Porta Susa nell'esercizio 2008 per poi evolvere progressivamente verso una maggiore capacità di servizio.

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 ha completato la sua fase approvativa con la stipula dell'Accordo di Programma con la Regione Piemonte, avvenuta il 26 marzo 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



Bacini di servizio

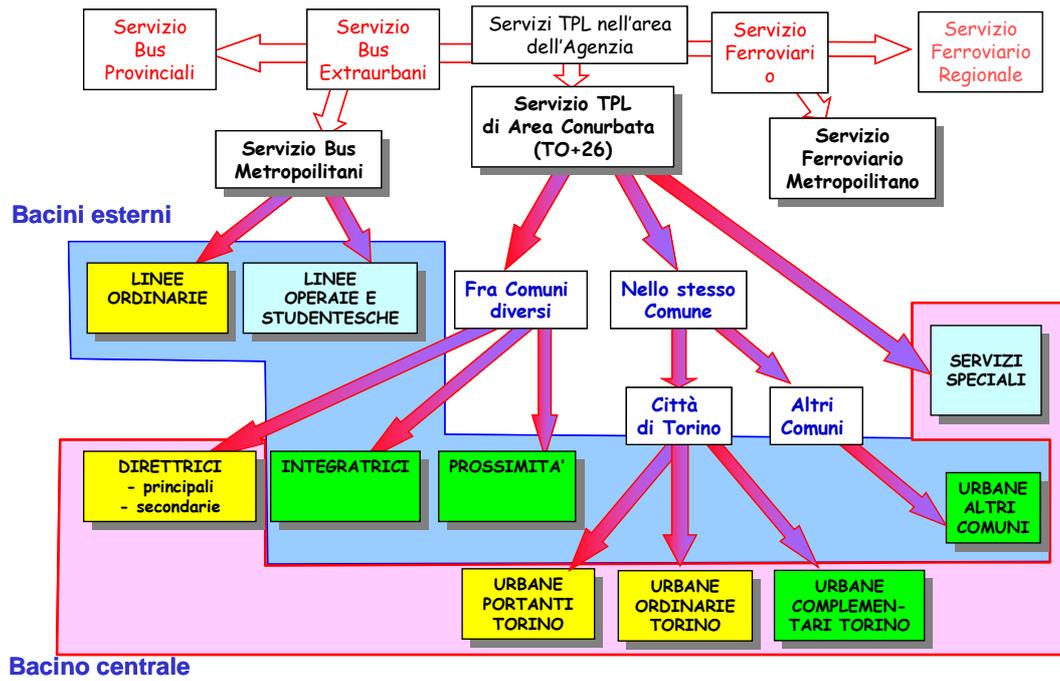
I servizi di bacino

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;

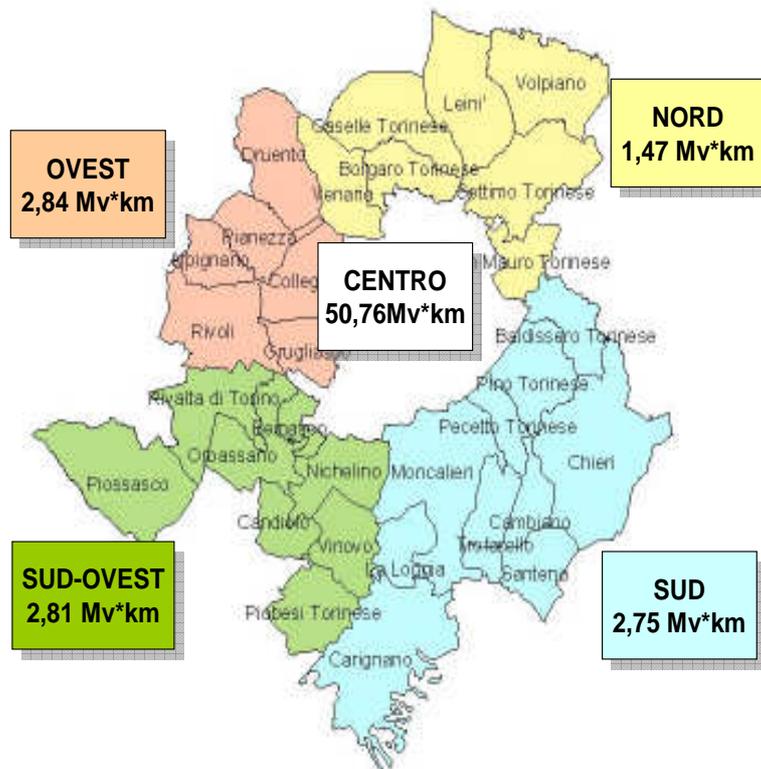
Si sono attribuite per prevalenza territoriale a ciascun bacino esterno:

- 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" approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19/02/2007, 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 Metropolitan

			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.

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
Variatione 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.

Le maggiori risorse rispetto al valore storico del 2006 sono state rese disponibili dopo la stipula dell'Accordo di programma tra Regione ed Agenzia, avvenuta il 26 marzo 2008.

La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008, ha provveduto, in virtù della Legge 24/12/2007 n. 244 (Legge Finanziaria 2008), all'assegnazione di nuove risorse (il c.d. "Addendum") per il finanziamento dei servizi.

Conseguentemente, il quadro di finanziamenti a favore dell'Agenzia per il 2008 e il 2009 è quello presentato nella seguente tabella che riporta anche la proiezione al 2010 e al 2011 nell'ipotesi di costanza del tasso di inflazione programmata (1,5%).

	2008	2009	2010	2011
Extraurbano				
Torino	153.555.925,40	154.707.594,84	155.867.901,81	157.036.911,08
Settimo				
Chieri	353.651,73	356.304,12	358.976,40	361.668,72
Moncalieri	995.431,34	1.002.897,08	1.010.418,81	1.017.996,95
Totale ex PTR	154.905.008,47	156.066.796,04	157.237.297,02	158.416.576,75
Addendum	25.677.774,44	25.870.357,75	26.064.385,43	26.259.868,33
Totale	180.582.782,91	181.937.153,79	183.301.682,45	184.676.445,08

6. IL PROGRAMMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER IL 2009

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 2009, sulla base del finanziamento storico, si programma un servizio ferroviario lievemente superiore a quello contrattuale (+2% circa), pari a circa 2.550.000 treni*Km/anno e circa 365.000 bus*Km/anno per Trenitalia, ed a circa 1.100.000 treni*Km/anno e 400.000 bus*Km/anno per GTT.

Nel corso del 2009 si continuerà ad affrontare la problematica della richiesta di revisione dei contratti da parte di Trenitalia - il cui confronto è già stato avviato nel 2008 - 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).

L'orario 2009 sarà caratterizzato dalla riapertura del passante sotterraneo fra Lingotto e Torino Porta Susa. Saranno utilizzabili i binari 5 e 6 sotterranei della futura stazione di Porta Susa interrata. Per l'orario 2009 si è provveduto a migliorare il servizio, prolungando alla nuova stazione treni attualmente attestati a Lingotto (in particolare il servizio da Chieri). L'Agenzia studierà un migliore utilizzo del passante anche attraverso forme di comunicazione specifica che riguarderanno i servizi operanti nel passante.



Nuova stazione Porta Susa interrata – binari di attestamento

Il 16 novembre 2008 viene riaperta la linea tra Germagnano e Ceres. Il servizio prevede pressoché invariato l'orario nel tratto Dora - Germagnano ed un servizio prevalentemente a spola fra Germagnano e Ceres con la rottura di carico a Germagnano. Sarà possibile aumentare le corse dirette con l'inserimento del nuovo materiale rotabile la cui fornitura però è prevista non prima di dicembre 2009.

Si dovrà affrontare la valutazione dei costi di manutenzione programmata ed accidentale del tratto di linea Germagnano – Ceres, riaperto all'esercizio ferroviario in data 16/11/2008, nonché la valutazione dei costi unitari per la gestione del servizio, tenuto conto del particolare aumento di produzione ferroviaria, per adeguare puntualmente il valore delle compensazioni economiche a favore di GTT.

6.2. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed extraurbano per il 2009

Il Programma Triennale di Agenzia ha definito i programmi di miglioramento dei servizi urbani, suburbani ed extraurbani, sulla base delle maggiori risorse rese disponibili dalla Regione per l'anno 2007 (destinate all'aumento della produzione dei servizi di TPL) nonché delle varie ipotesi di riorganizzazione dei servizi esistenti.

Nel corso del 2008, come di seguito meglio specificato, sono proseguite le attività di approfondimento, definizione, progettazione e attuazione degli interventi previsti nei rispettivi Programmi di Miglioramento.

Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino:

- è stato istituito il Servizio Festivo sulle Linee 56 e 75;
- è stata completata la seconda fase di riorganizzazione del Servizio in zona Ovest (Comuni di Grugliasco, Collegno e Pianezza), mediante l'istituzione della Linea 76 (Grugliasco-Fermi) e il potenziamento del Servizio della Linea 37 (Pianezza-Fermi);
- è stato completato l'intervento di riorganizzazione previsto sulla Linea 28 nell'area compresa tra i corsi Telesio, Appio Claudio, Marche e Francia;
- è stato completato l'intervento di riorganizzazione previsto sul percorso della Linea 75 nel territorio delle Circoscrizioni 5 e 6 e attuato un consistente potenziamento del servizio della Linea 60.

Sono stati inoltre attuati i seguenti interventi, di più modesta entità in termini di produzione del servizio, che hanno però consentito di fornire una risposta concreta a specifici bisogni segnalati più volte negli anni da specifiche realtà territoriali :

- è stata attuata una riorganizzazione della Linea 88 a beneficio degli studenti degli istituti di Corso Allamano (area "Barrocchio");
- è stato modificato il percorso della Linea 79 in Baldissero Torinese (a seguito della predisposizione a spese del Comune della nuova area di Capolinea);
- è stata attuata una riorganizzazione dei servizi delle Linee 19 e 119 a beneficio degli studenti universitari residenti in Lungo Dora Siena e degli utilizzatori dei servizi pubblici presenti in Lungo Dora Savona;
- è stata attuata una riorganizzazione del servizio della Linea 95 a beneficio dei lavoratori diretti allo scalo merci di Orbassano;
- è stato prolungato all'abitato di Pecetto il servizio Festivo della Linea 70;
- è stata resa disponibili alla Circoscrizione 8 l'area di Corso Marconi in precedenza destinata a capolinea delle Linee 45, 45B ed extraurbane;
- è stata attuata una riorganizzazione del servizio della Linea 30 a beneficio degli studenti provenienti da Torino e da Pino Torinese e diretti agli istituti scolastici di Via Montessori in Chieri.

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

Gli interventi attuati (esclusi quelli relativi ai Servizi “Night-Buster” e “Venaria-Express”, che si prevede di finanziare per le annualità 2008 e 2009 impiegando le risorse regionali destinate a potenziamenti non utilizzate – in quanto non ancora disponibili – nel corso del 2007) hanno sostanzialmente esaurito le risorse annue destinate a maggiori servizi nell’ambito del PTA (circa 1 milione di Euro).

Gli ulteriori interventi previsti nel Programma e non ancora completamente attuati, ovvero:

- riorganizzazione del servizio in area Falchera (Linee 50, 51, 51B – l’intervento previsto di potenziamento e istituzione del Servizio Festivo della Linea 46N è stato attuato) e in area Mirafiori sud (Linea 63) a beneficio del servizio “interquartiere” e di adduzione alla Linea 4;
- istituzione di una nuova Linea trasversale di collegamento tra la zona Barca/Bertolla, l’asse della Linea 4, quello della “Spina 3” e il Centro Città e revisione del servizio delle Linee 27, 46B e 57;
- estensione a nord di Corso Grosseto del Servizio della Linea 10 bus;
- riorganizzazione del Servizio nell’area di Rivoli/Collegno (Linee 36, 36N e 38),

saranno di conseguenza oggetto di specifici approfondimenti nel corso del 2009 al fine di valutare la possibilità di una loro attivazione nei limiti delle risorse disponibili, mediante (ad esempio) revisione del servizio delle Linee con giacitura prevalente analoga a quella della Linea 4 (50 e 63) o afferenti il territorio oggetto dell’intervento (es. Linee 36N e 38 nell’area di Collegno/Rivoli).

Sono inoltre in avanzata fase di definizione i seguenti ulteriori interventi:

- istituzione di una nuova Linea urbana (cd. “StarFly”) di collegamento tra la Stazione Dora GTT e il Centro Città, finalizzata a incrementare l’utilizzo del Servizio Ferroviario Torino-Ceres da parte della Clientela diretta/proveniente dall’Aeroporto Sandro Pertini di Caselle Torinese, in attesa del completamento dei lavori ferroviari previsti sul Passante e su Corso Grosseto;

per i quali si prevede la possibilità di attivazione già sin dai prossimi mesi.

Programma di Miglioramento del Servizio di TPL extraurbano conferito dalla Provincia di Torino:

Sulla scorta di quanto previsto dal Programma Triennale di Agenzia, gli interventi di miglioramento previsti nell’ambito dei Servizi Extraurbani di competenza dell’Agenzia, già iniziati nel corso del 2007, sono stati sostanzialmente completati nel corso del 2008.

In particolare:

- è stato istituito un nuovo e consistente (circa 40.000 vett*km/anno) servizio di collegamento Express tra Piossasco e Torino via Autostrada;
- è stato operato un consistente potenziamento (circa 40.000 vett*km/anno) sulla Linea Torino Porta Nuova-Caselle Aeroporto, creando un servizio praticamente cadenzato ogni 10’ in direzione Torino nella fascia di punta mattutina, ogni 15’ in direzione Caselle nelle fasce di punta pomeridiane e ogni 30’ nel resto della giornata;

- è stato istituito un innovativo servizio a chiamata (“MeBUS”) operante sul territorio dei Comuni di Settimo Torinese, Leinì e Volpiano con estensioni a Chivasso e San Benigno Canavese).

Gli interventi attuati hanno sostanzialmente esaurito le risorse annue destinate a maggiori servizi nell’ambito del PTA (circa 100.000 Euro). Nel corso del 2009 pertanto, oltre al proseguimento del monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), sarà necessario individuare e attuare le soluzioni più condivise e sostenibili (utilizzando anche le risorse regionali destinate a potenziamenti non utilizzate – in quanto non ancora disponibili – nel corso del 2007) per far fronte alle continue e crescenti richieste di implementazione del servizio che pervengono in Agenzia quali, in particolare:

- necessità di rispondere al consistente aumento della domanda di servizi diretti ad alcuni plessi scolastici (Chieri, Carignano, Carmagnola);
- necessità di rispondere a un ulteriore aumento della domanda sull’asse Caselle-Borgaro-Torino centro;
- richieste di miglioramento dei servizi in Val Ceronda (Givoletto, La Cassa, San Gillio, Valdellatorre);
- richieste di miglioramento dei servizi “locali” nell’area di Rivoli;
- richieste di miglioramento dei servizi in Valle di Susa;
- richieste di estensione di servizi a chiamata (tipo “MeBUS”) per rispondere alle esigenze di mobilità provenienti da aree (o direttrici) a domanda debole.

Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese:

Gli interventi previsti dal programma hanno trovato completa definizione e sono stati attuati di concerto con l’Amministrazione comunale nel corso del 2008, impiegando le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 30.000 Euro). E’ stata operata una riorganizzazione complessiva del servizio, ampliando con il Servizio “MeBUS” le possibilità di collegamento tra le Frazioni e il centro cittadino (prima garantite da alcune corse operanti in orari predeterminati) ed istituendo una nuova linea di collegamento tra il centro di Settimo Torinese e il centro di San Mauro Torinese.

Nel corso del 2009 sarà necessario, oltre a proseguire con il monitoraggio dei servizi (finalizzato al miglioramento continuo della loro efficienza ed efficacia), operare di concerto con l’Amministrazione per uniformare il servizio (sia dal punto di vista tariffario che da quello contrattuale – attualmente i ricavi sono incassati dal Comune) agli altri di competenza dell’Agenzia, al fine di consentirne la messa a gara nel rispetto delle direttive regionali e degli indirizzi che saranno espressi dal Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia.

Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Chieri:

Nel corso del 2008, di concerto con l’Amministrazione, si è giunti alla completa definizione progettuale degli interventi previsti nel programma, con previsione di impiego di tutte le risorse regionali disponibili per potenziamenti (circa 130.000 Euro).

Nel corso del 2009, non appena saranno state completate da parte del Comune di Chieri le opere viabili necessarie, detti interventi (che prevedono un ridisegno complessivo del servizio urbano finalizzato a offrire maggior servizio lungo le direttrici maggiormente utilizzate e a estendere la copertura territoriale da parte del TPL) potranno trovare completa attuazione.

Programma di Miglioramento del Servizio di TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri:

Il Contratto di Servizio per il TPL urbano di Moncalieri è stato solo di recente conferito all'Agencia. Ciò nonostante, si è già provveduto insieme all'Amministrazione ad approfondire le linee guida degli interventi di miglioramento attesi (anche in virtù delle maggiori risorse regionali disponibili per potenziamenti – circa 100.000 Euro), sostanzialmente volti a fornire una risposta alle richieste di mobilità dal centro Città e dal Movicentro di Trofarello verso l'area commerciale/industriale UGC Cine Cité – Sanda Vadò.

Nel corso del 2009 si provvederà a individuare e definire la soluzione più sostenibile alle esigenze manifestate e se ne curerà l'attuazione.

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'Agencia 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 Agencia e Provincia impiegano il sistema OTX che hanno specificato e finanziato; nel corso del 2008 è stata completata la fase di installazione degli apparati di bordo su tutta la flotta impegnata nel servizio extraurbano (ed esclusione dei veicoli afferenti alla Società ATI) e la verifica/sperimentazione della funzionalità complessiva del sistema OTX; pertanto, nel 2009 sarà possibile monitorare attraverso OTX l'intero servizio di competenza dell'Agencia (salvo Autolinea 259, gestita dalla Società ATI).

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

6.4. Sviluppo del sistema tariffario

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

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

L'Agencia 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.

Con la definizione dell'Accordo di Programma, approvato dall'Agenzia e dalla Regione e sottoscritto dalle parti il 26 marzo 2008 è stato assunto a livello regionale il ruolo dell'Agenzia quale gestore del sistema tariffario Formula.

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 eventualmente la realizzazione con l'avvio del Biglietto Integrato GTT in area metropolitana e tenendo conto dello stato di avanzamento del sistema di pagamento a microchip denominato BIP (Biglietto Integrato Piemonte).

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

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

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

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- avviare i programmi di investimento per il miglioramento dell'accessibilità e del comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano (deliberazione Consiglio d'Amministrazione del 31/10/2008);
- finanziare gli interventi infrastrutturali previsti dalla Regione per interventi Movilinea nelle città di Chieri e Settimo Torinese, previa sottoscrizione di specifica convenzione tra le parti.

Si provvederà, inoltre, a proporre alla Regione Piemonte un elenco di priorità ulteriori per interventi "Movicentro" e "Movilinea", riferito in particolare al "Movicentro" da realizzare in Collegno nei pressi della Stazione Fermi della Linea 1 di metropolitana e alla necessità di realizzare nodi di interscambio adeguati alle necessità del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco tranviario, il Programma Triennale 2007-2009 dell'Agenzia afferma la necessità di acquistare almeno altri 50 tram con caratteristiche analoghe a quelle delle 55 motrici serie 6000 attualmente in dotazione a GTT.

L'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte e l'Agenzia all' art. 14 comma 4 recita: "...Le parti, con riferimento alla "Strategia di investimento in materiale rotabile" contenuta nel PTA, danno atto che il finanziamento necessario al rinnovo del materiale rotabile ferrotranviario, troverà parziale copertura nelle risorse trasferite dallo Stato alla Regione ai sensi della L. 296/2006 e L. 244/2007".

Per la redazione dei documenti di gara per l'acquisizione di nuove motrici l'Agenzia ha individuato le seguenti linee guida.

- Deve essere prevista l'acquisizione di motrici bidirezionali modulari da 35 m e 200 posti a pavimento basso (di capacità, comfort e prestazioni confrontabili con quelle della serie 6000 in uso) in numero tale da consentire, assieme alle 55 motrici serie 6000, l'esercizio completo delle linee 4 e 10.
- Deve essere previsto un contratto quadro per la fornitura opzionale, oltre alle motrici da 35 m, di ulteriori motrici dello stesso tipo ma di lunghezza 25 m, ottenuta con la diminuzione del numero di moduli.
- La scelta tra configurazione monodirezionale o bidirezionale della motrici da 25 m dovrà essere effettuata valutando attentamente le conseguenze della scelta in termini di
 - convenienza del prezzo di acquisto nel contesto del contratto quadro;
 - tempi di consegna;
 - economicità di esercizio (consumi, manutenzione);
 - flessibilità di utilizzo (possibilità di impiego sulle linee della rete);
 - capacità offerta;
 - possibilità di miglior sistemazione delle fermate;
 - possibilità di miglior sistemazione dei capilinea (es. via Brissogne, piazza Campanella) eventualmente in associazione a brevi prolungamenti/variazioni di tracciato.

GTT ha individuato in 16 il numero di nuove motrici da 35 m bidirezionali da 200 posti a piano basso necessarie per completare la dotazione necessaria ad esercire le linee 4 e 10 secondo i programmi a breve termine.

Oltre a ciò, nell'ottica di mantenimento dell'età media del parco e di adeguamento dello stesso agli standard di comfort delle motrici delle ultime generazioni (pavimento basso, elevate prestazioni, ecc.), occorre sostituire le circa 85 motrici di tipo 2800 tuttora utilizzate. Tali motrici di lunghezza 20 m e capacità di circa 120 posti, sono il risultato dell'assemblaggio e ricostruzione (anche due volte) di veicoli originali degli anni '30 del secolo scorso.

La tabella che segue illustra la possibile evoluzione del parco nell'ipotesi che le nuove motrici da 25 m siano omologate ed impiegabili su tutte le linee (eccetto, eventualmente 3 e 4) e che le linee siano esercite per quanto possibile con un solo tipo di motrice. I valori sono comprensivi della quota di motrici di riserva e fuori servizio.

Linee		2001	attuale	ripristino L. 10 e 18	potenziam. L. 4	+16 nuovi tram 35m	+19 nuovi tram 25m	+23 nuovi tram 25m	+27 nuovi tram 25m	Altre configurazioni possibili				
	2800	101	46	86	91	69	50	27	0	0				
	5000	51	53	53	53	53	53	53	53	53				
	7000	33	17	17	17	17	17	17	17	17				
	6000	0	55	55	55	55	55	55	55	55				
	nuovo 35m				0	16	16	16	16	16				
	nuovo 25m					0	19	42	69	69				
3	7000	16	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
4	5000	22												
	6000		38	38	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
9	2800			4	4									
	5000		18	14	14	18								
	nuovo 25m						18	18	18	18	18	18	18	18
	7000	17												
10	5000	29	5	17	22									
	6000		17	17	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	nuovo 35m					16	16	16	16	16	16	16	16	16
13	2800	22	23	23	23	23								
	5000													
	nuovo 25m							23	23	23	23	23	23	23
15	2800	25		4	9									
	5000		26	22	17	26	26	26	26	26	26	26	26	26
	nuovo 25m										26	26	26	26
16	2800	26	23	27	27	27	27	27						
	5000		4								27	27	27	27
	nuovo 25m													7
18	2800	28		28	28	19								
	5000					9	27	27						
	nuovo 25m						1	1	28	1	1	20	18	28
Dotazione linee		185	171	211	216	210	210	210	210	210				

Dall'esame della tabella si osserva che, con l'acquisizione di 19 motrici da 25 m e 130-150 posti, è possibile gestire 6 linee tranviarie su 8 con motrici "elettroniche" di nuova generazione (intendendo comprese in esse le motrici serie 5000, 6000 e 7000).

Con l'acquisizione di ulteriori 23 nuove motrici è possibile gestire tutte le linee tranne una (la 16 o la 18) con motrici di nuova generazione.

La radiazione completa della serie 2800 è possibile con l'acquisizione di un ultimo lotto di 27 nuove motrici.

La Regione Piemonte ha finanziato l'acquisizione di una prima tranches di motrici (16 da 35 m + 6 da 25 m); GTT sta redigendo il bando di gara ed il capitolato.

PARTE III – PROGRAMMI CON IMPATTO SULL'ASSETTO ORGANIZZATIVO

Nell'ottica di perseguire la migliore efficienza organizzativa è stato introdotto uno specifico programma di attività atte a sviluppare la semplificazione amministrativa anche introducendo elementi di innovazione gestionale.

Si ritiene che operare in quest'ambito abbia una duplice finalità; da un lato si garantisce una azione coordinata ed attenta alle politiche per migliorare efficienza, efficacia ed economicità dell'Azione amministrativa, promosse dal governo, dall'altra si consente all'Agenzia di focalizzare la propria attività sulla propria missione, il trasporto pubblico, ottimizzando e minimizzando le risorse necessarie per le attività di supporto non strategico.

8. SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA

Le iniziative programmate per intervenire sulla semplificazione amministrativa sono essenzialmente rivolte all'utilizzo delle tecnologie più avanzate e consentono maggiore efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Per il 2009 si stanno individuando obiettivi relativamente alle seguenti aree:

- procedure pubbliche per la formazione di elenchi di fornitori e prestatori di servizi nel rispetto della normativa vigente e del Regolamento per le spese in economia.
- Aggiornamento delle banche dati relative ai dati previdenziali dei dipendenti.

9. INNOVAZIONE GESTIONALE

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

Per il 2009 si stanno individuando obiettivi relativamente alle seguenti aree:

- Gestione informatizzata delle istanze e delle segnalazioni degli utenti.
- Adozione di programmi software di tipo "open source" che non comportano oneri di acquisizione ed aggiornamento licenza per l'Amministrazione.

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 € 285.009.700,00.

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 € 256.893.200,00 presenta, rapportato alle previsioni di competenza dei primi tre titoli delle entrate (pari ad € 256.984.700,00 calcolate ai sensi dell'art. 162, comma 6 del TUEL), un differenziale positivo di € 91.500,00 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 € 24.995.000,00 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.

10. 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 indicate 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

Il servizio della Linea 1 della Metropolitana non rientra tra quelli conferiti all'Agenzia, pertanto non sono previste iscrizioni di somme a bilancio per gli oneri derivanti dall'esercizio.

Servizi ferroviari nell'area metropolitana

Per l'anno finanziario 2009 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 2.550.000 treni*km e circa 350.000 bus*km;

➤ Contratto ferroviario con GTT:

€ 18.586.324,00 (+IVA) per la realizzazione di circa 1.100.000 treni*km e circa 400.000 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:
€ 256.963.700,00

La specificazione del titolo in categorie è la seguente:

Categoria 1°: Trasferimento dallo stato dell'IVA pagata sui contratti di servizio TPL:
€ 9.799.100,00

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 dicembre 2007 pubblicato sulla G.U. n. 27 del 1 febbraio 2008 che determina, per l'anno 2006, nella misura del 43,58% 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	143.382.814,24	1.464.155,00	3.261.416,85	148.108.386,09
contratto ex C. Moncalieri	2.486.251,20	0,00	27.047,43	2.513.298,63
contratto ex C. Settimo	445.303,62	0,00	361,50	445.665,12
contratto ex C. Chieri	484.944,63	0,00	5.039,31	489.983,94
contratto ex Prov. Torino	5.090.236,76		119.764,95	5.210.001,71
contratto ex C. Nichelino	479.171,24			479.171,24
Addendum	25.404.691,31			25.404.691,31
Agevolazioni tariffarie F.O.		171.213,03		171.213,03
Totale	177.773.413,00	1.635.368,03	3.413.630,04	182.822.411,07
Iva 10%				18.282.241,11
Regione				8.483.142,70
Stato				9.799.098,41
Suddivisione IVA in base al disposto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2007 pubblicato sulla G.U. n. 27 del 1 febbraio 2008 carico Regione 43,58 % sul 95% dell'importo IVA + quota UE 5%				

Categoria 2°: Contributi e trasferimenti correnti dalla Regione: € 4.488.600,00

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:

€ 239.896.000,00

- a) Trasferimenti dalla regione dell'IVA pagata sui contratti di servizio: € 8.483.140,00
- b) Trasferimenti correnti dalla Regione per i servizi minimi del T.P.L.: € 231.412.860,00

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 8-5296 del 19/07/2007 che ha approvato il "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1 gennaio 2007 – 31 dicembre 2009", dove 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.

Il punto b) è stato stimato nel modo seguente:

Trasferimenti Regionali per servizio TPL

FERRO	Regione Piemonte		Modalità di determinazione
	trasferimenti per ferrovie a GTT	18.369.338,99	Punto 20.4 Accordo di programma
	trasferimenti per ferrovie a Trenitalia	22.882.841,00	Punto 20.4 Accordo di programma
	Addendum	1.240.553,06	
	agevolazioni tariffarie portatori di handicap	130.017,12	<i>comprese nella maggiorazione riconosciuta a fine 2008 - nota Regione Piemonte prot. 4294 del 22/10/2008</i>
	trasferimenti per IVA su servizio TPL ferro	4.264.475,02	IVA10% su euro 18.369.338,99 su contratto GTT e su euro 20.882.841,00 Trenitalia + su € (18.181,82+3.818,18) agevolaz.Tarif. f.ordine+ € 130.017,12 agev. Hand.
	finanziam. Agenzia ex c.3 bis art. 26 LR 1/2000	819.974,81	Finanziamento su contratto GTT ferrovie e Trenitalia
trasferimenti agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	22.000,00	Punto 20.7 Accordo di programma - ddr N. 358 DEL 12/08/2008	
GOMMA	Risorse per TPL	154.905.008,47	Punto 13.1 Accordo di programma
	50% inflazione programmata (1,5 %) D.P.E.F. 2007/2011	1.161.787,57	Punto 13.1 Accordo di programma
	Addendum con rivalutazione 50% inflazione programmata	25.870.357,75	DGR 53-9321 del 28 luglio 2008
	trasferimenti agevolazioni tariffarie portatori di handicap	1.575.293,72	Punto 17.2 Accordo di programma 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
	Agevolazioni tariffarie forze dell'ordine	171.213,03	Punto 17.2 Accordo di programma
	Totale trasferimenti regionali per servizio TPL	231.412.860,54	

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 nell'Accordo di Programma sottoscritto in data 26/03/2008 fra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana a cui si aggiungono le ulteriori risorse impegnate dalla Regione nel corso dell'anno 2008.

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 ammonta ad € 4264.475,00.

3) La documentazione sopraccitata presuppone l'importo di € 819.974,81 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 ammontano complessivamente a € 154.905.008,47 come risulta dalla Determinazione dirigenziale della Regione Piemonte n. 72 del 5 marzo 2008 attuativa della DGR 19 febbraio 2007 n. 8-5296.

5) I trasferimenti regionali inerenti l'adeguamento delle risorse per il finanziamento del servizio TPL gomma pari al 50% dell'inflazione programmata dal D.P.E.F. 2007/2001 (1,5%) ammontano a € 1.161.787,57 e 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) risulta essere di € 156.066.796,04, 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. 335 del 31 luglio 2008 ha previsto 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 : € 2.779.000,00
Contributi e trasferimenti da Enti pubblici vari € 1.000,00

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	1.510.401,56	Contratto di Moncalieri	corrispettivo € 2.467.743,13 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 2.486.251,21 dedotti contributi regionali di di € 975.849,65
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	44.752,52	DD n. 226 del 18/07/2008	1,8% su € 2.486.251,21
	anticipazione IVA	251.329,86		Iva 10% su € 2.486.251,21 contratto TPL oltre € 27.047,43 per ex oneri CCNL
Comune Settimo T.se	concorso per servizio TPL gomma	189.185,16	Contratto di Settimo T.se	corrispettivo € 441.988,70 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 445.303,62 dedotti contributi regionali di di € 256.118,46
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	8.015,47	DD n. 44 del 07/02/2006	1,8 % su € 445.303,62
	anticipazione IVA	44.566,51		Iva 10% su € 445.303,62 contratto TPL oltre € 361,50 ex oneri CCNL
Comune Chieri	concorso per servizio TPL gomma	137.279,82	Contratto di Chieri - DD n. 54 del 15/02/2006	corrispettivo € 481.334,62 + 50% inflazione programmata (1,5%) = 484.944,63 dedotti contributi regionali di di € 351.264,81 incluse € 3.600,00 per manutenzione paline
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	8.729,00		1,8% su € 484.944,63
	anticipazione IVA	48.998,39		Iva 10% su € 484.944,63 contratto TPL oltre € 5.039,31 ex oneri CCNL
Comune di Nichelino	concorso per servizio TPL gomma	479.171,24	Schema Accordo di Programma	Corrispettivo
	finanziamento Agenzia ex art.26 c.3 bis LR 1/2000	8.625,08		1,8% su € 479.171,24
	anticipazione IVA	47.917,12		Iva 10% su corrispettivo
	Totale trasferimento	2.778.971,73		

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. Al momento è giunta comunicazione solamente dal Comune di Nichelino e pertanto, per gli altri Comuni, 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 : € 21.000,00**

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 € 1.000,00

Il totale delle entrate correnti ammonta a € 256.984.700,00

TITOLO IV

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

Categoria 3°: Trasferimenti di capitali dalla Regione : € 24.995.000,00

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 l'anno 2009 pari ad € 24.994.355,21 relativamente al rinnovo del materiale rotabile per l'acquisto di mezzi destinati al trasporto pubblico locale.

11. 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 2009 sono:

TITOLO I: € 256.893.200,00
TITOLO II: € 25.086.500,00

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 € 91.500,00 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 I

Spese correnti: € **256.893.200,00**

Funzione 01: Funzioni generali di amministrazione, di gestione e di controllo:
 € 1.391.690,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	159.400,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	5.000,00
Prestazioni di servizi	€	307.040,00
Imposte e tasse	€	45.020,00
Fondo di riserva	€	875.230,00

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 307.040,00, rientrano anche le previsioni di spesa pari ad € 40.420,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" dettagliatamente illustrate all'apposito paragrafo della presente relazione.

Funzione 05 : Funzioni nel campo dei trasporti : € 255.501.510,00

Trattasi di spese suddivise fra i seguenti interventi:

Personale	€	1.260.800,00
Acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	61.360,00
Prestazioni di servizi	€	248.897.400,00
Utilizzo di beni di terzi	€	188.300,00
Trasferimenti	€	5.003.450,00
Imposte e tasse	€	90.200,00

Tra gli acquisti di beni di consumo e/o materie prime vanno incluse le previsioni relative alle spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 6.000,00.

Tra le prestazioni di servizi, ammontanti complessivamente a € 248.897.400,00, rientrano sia le previsioni di spesa pari ad € 85.000,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" sia le spese per convegni, eventi e di rappresentanza ammontanti ad € 11.000,00 (per entrambe le tipologie di spesa si veda quanto dettagliatamente illustrato all'apposito paragrafo della presente relazione).

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

Spese per il personale: € 1.420.200,00

È stata prevista la copertura della spesa per il personale attualmente in servizio, comprese le sostituzioni per maternità.

Si evidenzia che la base di calcolo presa in considerazione per il rispetto dei vincoli imposti dall'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) e dall'art. 3 comma 121 della Legge 244/2007 (Legge Finanziaria 2008) così come richiamati dalla Legge 133/2008, 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: € 66.360,00

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	€	7.360,00
- per acquisti di beni di consumo per Organi Istituzionali	€	5.000,00
- per acquisto materiale di consumo vario, carburante, manutenzione	€	8.000,00
- acquisti per area pianificazione e controllo	€	10.000,00

Inoltre per acquisto di beni, convegni, spese di rappresentanza è stata prevista la somma di € 6.000,00

Prestazioni di servizi : € 249.204.440,00

a) Servizio trasporto pubblico locale su gomma e ferro	€	248.014.000,00
b) Acquisto prestazioni di servizio per funzionamento Agenzia	€	1.190.440,00

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, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie		€	162.919.230,00
- Provincia di Torino	TPL extraurbano, ex oneri CCNL, agevolazioni tariffarie		€	5.731.010,00
- Comune di Moncalieri	TPL urbano, ex oneri CCNL		€	2.764.630,00
- Comune di Settimo T.se	TPL urbano, ex oneri CCNL		€	490.240,00
- Comune di Chieri	TPL urbano, ex oneri CCNL.		€	538.990,00
- Comune di Nichelino	TPL urbano		€	527.090,00
- Agevolazioni tariffarie	Forze dell'Ordine		€	188.350,00
- Addendum Accordo di Programma 2007-2009			€	27.945.160,00
TPL Ferroviario				
- Contratto Trenitalia Spa	Servizio TPL		€	25.171.130,00
- Contratto GTT Spa	Servizio TPL		€	20.444.960,00
- Addendum			€	1.125.990,00
- Integrativo Agevolaz.tariffarie	Disabili e Forze dell'Ordine		€	167.220,00

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

- compensi e servizi vari riferiti agli organi sociali	€ 241.420,00
- prestazioni di servizi – area istituzionale	€ 24200,00
- per consulenze nel campo legale	€ 40.000,00
- per iniziative specifiche per l'area Pianificazione e Controllo	€ 407.000,00
- formazione del personale	€ 40.000,00
- per le spese generali di funzionamento, manutenzioni, servizi di pulizia e guardiania, spese telefonia, assicurazioni, spese accessorie del personale, ecc,	€ 291.400,00
- acquisti di servizi con fondo economale	€ 10.000,00

Per prestazioni di servizi relative a convegni, eventi e spese di rappresentanza è stata prevista la somma di € 11.000,00.

Tra le prestazioni di servizi rientrano anche le previsioni di spesa pari ad € 125.420,00 relative alla voce "Consulenze, incarichi e collaborazioni" dettagliatamente illustrate all'apposito paragrafo della presente relazione.

Utilizzo di beni di terzi : € 188.300,00

Trattasi indicativamente di spese relative:

- alla locazione e utenze	€	162.125,00
- per noleggio vetture	€	7.175,00
- per noleggio centro stampa	€	6.000,00
- per noleggio telefoni mobili	€	1.000,00
- per noleggio beni per organizzazione eventi, convegni e spese di rappresentanza	€	12.000,00

Trasferimenti: € 5.003.450,00

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:			
- Comune di Settimo T.se	Agevolazioni tariffarie	€	7.747,00
- Comune di Chieri	Agevolazioni tariffarie e manutenzione paline	€	8.765,00
- Comune di Moncalieri	Agevolazioni tariffarie	€	15.494,00
- Comuni di Moncalieri, Chieri, Settimo T.se e Nichelino	Rimborsi per Iva anticipata	€	392.844,00
<hr/>			
Adesione ad associazioni di categoria		€	10.000,00
Convenzioni e varie		€	80.000,00
Regione Piemonte	Restituzione anticipazione quota finanziamento oneri funzioni delegate	€	4.488.600,00

Imposte e tasse € 135.220,00

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 lavoratori autonomi occasionali.

Fondo di riserva € 875.230,00

Il fondo di riserva pari a € 875.230,00 per il 2009 (pari a circa allo 0,34% 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, in via prioritaria per il finanziamento di maggiori servizi di trasporto pubblico locale, 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 corrispettivi spettanti alle imprese per la gestione del TPL,
- dei trasferimenti ai Comuni per restituzione di somme anticipate per il pagamento dell'IVA ,
- della somma da restituire alla Regione Piemonte per l'anticipazione degli oneri di gestione dell'Agenzia,

ammontano a € 3.090.550,00 a cui bisogna aggiungere il fondo di riserva di € 875.230,00 e la somma di € 91.500,00 per il finanziamento di spese in conto capitale per un totale complessivo di € 4.057.280,00.

Si giunge alla quantificazione di detta spesa nel modo seguente:

- con l'approvazione del Bilancio Preventivo 2008 – Pluriennale 2008 – 2010 era stata destinata, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate per l'anno 2009, una somma pari al 2% delle risorse complessivamente assegnate.
- tenuto conto delle restrizioni finanziarie già adottate o 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 ex 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 € 875.230,00 (pari allo 0,3918% 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'1,4428% 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 € 22.000,00, costituisce la somma di € 3.182.050,00 destinata per € 3.090.550,00 agli oneri per l'esercizio delle funzioni delegate correnti, e per € 91.500,00 per il finanziamento di spese in conto capitale.

Dettaglio della base di calcolo:

	2009
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Torino	146.011.012,46
sub-totale finanziato a valere sul fondo Regionale	146.011.012,46
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Moncalieri	975.849,65
Concorso Comune Moncalieri	1.510.401,56
sub totale contratto Comune di Moncalieri	2.486.251,20
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Settimo T.se	256.118,46
Concorso Comune Settimo T.se	189.185,16
sub totale contratto Comune di Settimo T.se	445.303,62
Programma triennale Regione Piemonte – Comune di Chieri	347.664,81
Concorso Comune Chieri	137.279,82
sub totale contratto Comune di Chieri	484.944,63
Concorso Comune di Nichelino	479.171,24
Extraurbane provincia di Torino	5.141.653,30
Addendum	25.870.357,75
Trasferimenti dalla Regione per T.P.L. ferrovie (GTT + addendum)	19.609.892,05
TOTALE ENTRATE	200.528.586,24
Aliquota ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	1,80
Finanziamento ex art. 26 c 3 bis LR 1/2000	3.609.514,55
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	466.996,74
Totale finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	4.076.511,29
Proventi servizi pubblici + Rimborsi da enti e Privati	22.000,00
Totale somma finanziamento ex art. 26 c.3 bis LR 1/2000	4.098.511,29
Fondo di riserva	- 875.230,00
Finanziamento servizio TPL	- 41.231,29
Tot. somma disponibile per finanziam. oneri per l'eserc. delle funzioni delegate	3.182.050,00
Spese di funzionamento	3.090.550,00
Spese in conto capitale per acquisti	91.500,00
Totale oneri per l'esercizio delle funzioni delegate	3.182.050,00
Differenza +/- da finanziare con applicazione quota avanzo di amministrazione	0,00

TITOLO II

Spese in conto capitale

Funzione 05 – Funzioni nel campo dei trasporti : € 25.086.500,00L'analisi degli interventi del Titolo II è la seguente:**Acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche € 91.500,00**Trattasi indicativamente di spese relative:

- agli acquisti per adeguamento arredamento e mobili d'ufficio e apparecchi per telecomunicazione € 15.000,00
- per acquisto software per le iniziative dell'area pianificazione e controllo € 50.000,00
- per acquisti per le iniziative dell'area Direzione generale € 22.000,00
- per acquisto con fondo economale € 4.500,00

Trasferimenti di capitale € 24.995.000,00

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. L'intero importo di € 24.995.000,00 è finanziato con entrate per pari entità.

12. CRITERI PER IL BILANCIO PLURIENNALE 2009-2011

Entrata

Per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico conferiti o delegati per la gestione all'Agenda 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'Agenda 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.

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 2010 e 2011 è stata calcolata all'1.8% (pari a quella applicata al Bilancio 2009), ridotta dello 0,2% rispetto a quanto deliberato per il Bilancio Preventivo 2008 – Pluriennale 2008 – 2010.