

ALLEGATO A

CONTO CONSUNTIVO 2006

RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

APRILE 2007

PREMESSE

L'analisi del rendiconto consuntivo consente di compiere una verifica di quanto e come si è operato nell'anno appena trascorso.

Il rendiconto del 2006 ha in più una particolare valenza in quanto esso riguarda l'esercizio che chiude il primo triennio di attività del consorzio ed è presentato dal nuovo Consiglio d'Amministrazione eletto il 27 luglio scorso dall'Assemblea.

Una prima riflessione riguarda gli enti che costituiscono il consorzio. Nella previsione degli enti promotori, il consorzio avrebbe dovuto riunire oltre a Regione e Provincia, il comune di Torino e 31 comuni dell'area metropolitana ma, a tre anni dalla costituzione dell'Agenzia, non tutti i 31 comuni hanno aderito.

Pertanto, nell'ultimo trimestre del 2006, è stata prestata particolare attenzione affinché i comuni mancanti all'appello accelerassero le procedure per approvare gli atti di adesione all'Agenzia.

Si ritiene infatti che il contributo di tutte le realtà che compongono l'area metropolitana, comprese quelle territorialmente più limitate, consentirà all'Agenzia di perseguire al meglio, in una prospettiva di razionalizzazione degli interventi e condivisione delle decisioni, gli scopi istituzionali che si ricordano essere stati definiti dallo Statuto nella promozione della mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino e nell'ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale mediante:

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

A tale scopo, sono stati incontrati tutti i sindaci (e/o gli assessori competenti) dei comuni che ancora non avevano aderito i quali hanno manifestato grande disponibilità in tal senso. A buon esito di tali incontri il comune di Trofarello e Vinovo fanno parte dell'Agenzia rispettivamente dal 16 marzo e dal 20 aprile del 2007, mentre sono prossimi ad aderire i comuni di Alpignano, Borgaro, Cambiano, Candiolo, Caselle T.se, Piobesi, Pino T.se, Venaria Reale.

Nell'ottobre del 2006 si è data attuazione all'art. 24 dello Statuto costituendo il Comitato Tecnico, organo di consultazione che opera a supporto del Consiglio di Amministrazione composto da 2 dirigenti, competenti e responsabili in materia di trasporti, di ciascuno dei seguenti enti: Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino. Il Comitato

Tecnico ha iniziato operare nel novembre del 2006 con riferimento ai seguenti argomenti: gare TPL, criteri per l'indizione delle gare e, nei primi mesi del 2007, condivisione delle strategie relative al sistema tariffario, agli sviluppi del sistema di TPL di lungo periodo ed all'assetto del sistema ferroviario metropolitano di cui ai punti 1, 2.2, 2.3 e 6 della parte II.

Fatta questa premessa di ordine istituzionale, si ritiene che il conto del Bilancio 2006 si riferisca ad un anno che, tra quelli del triennio 2004-2006, sconta meno degli altri la fase di avvio dell'Agenzia e che si pone come indispensabile premessa affinché nel prossimo triennio, gli scopi dell'Agenzia siano perseguiti al meglio.

Se infatti nella prima parte del triennio l'attività dell'Agenzia si è basata più sulla costruzione della propria organizzazione, provvedendo non di meno ad acquisire i contratti di servizio dagli enti conferenti ed operando, nel limite dell'autonomia contrattuale, a operare interventi di omogeneizzazione dei contratti medesimi, nella seconda parte del triennio, con intensità crescente legata proprio ai tempi di acquisizione delle risorse umane da inserire nell'organizzazione, l'attività si è sempre più orientata al perseguimento dei predetti fini istituzionali.

In tale prospettiva sono stati compiuti: gli interventi di razionalizzazione dei servizi afferenti ai contratti sottoscritti con operatori diversi; gli interventi atti ad acquisire la conoscenza del sistema (indagini sulla mobilità, ISTMO) che, nel registrare la diversificazione sul territorio della domanda di trasporto, hanno consentito la definizione di bacini di trasporto; il lavoro di pianificazione che ha prodotto la proposta di Servizio Ferroviario Metropolitano; le iniziative a supporto della capacità di governo del sistema quali l'accesso e l'utilizzo di RIACE oltre che la realizzazione, unitamente alla Provincia, del sistema di rilevazione satellitare di bordo dei servizi automobilistici di tipo extraurbano (OTX).

La struttura della relazione che segue ripercorrerà, per quanto possibile, quella della relazione al Bilancio Previsionale 2006, verificando in particolare le seguenti Parti:

Parte I: quadro normativo – affidamento dei servizi

Parte II: pianificazione e controllo – il trasporto pubblico locale 2006

Parte III: relazione economico e finanziaria

Parte IV personale.

PARTE I -QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

Anche il 2006 è stato archiviato come anno ascrivibile al cd. “periodo transitorio”, così come previsto dal D.Lgs. 422/97 e dalla L.R. 1/2000, in cui sono stati prorogati i contratti di servizio già in essere.

Difatti, la legge finanziaria per l’anno 2006, all’art. 1 comma 393, ha, per l’ennesima volta, modificato l’art. 18 del D.Lgs. 422/1997 posticipando la fine del periodo transitorio prevista nel comma 3bis dal 31/12/2005 al 31/12/2006.

Pertanto, a seguito degli indirizzi forniti dal Consiglio d’Amministrazione con deliberazione n. 10/1 del 2/12/2005, i contratti di servizio del trasporto pubblico locale di competenza di dell’Agenzia, in scadenza al 31/12/2005, sono stati prorogati al 31/12/2006 e comunque – tenuto conto della natura essenziale dei servizi di trasporto pubblico in quanto volti a garantire il diritto della persona, costituzionalmente tutelato, alla libertà di circolazione – fino al subentro del nuovo gestore dell’affidamento del servizio dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale subordinatamente all’assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie al finanziamento dei servizi.

Circa gli aspetti problematici che, una volta risolti, avrebbero potuto consentire l’avvio delle procedure concorsuali per la scelta dei concessionari dei servizi, nella relazione previsionale sono stati evidenziati, in particolare, i seguenti:

- a) il contenzioso con Ministero dell’interno per il riconoscimento dell’IVA;
- b) le modalità di affidamento e la connessa copertura finanziaria;
- c) la disponibilità dei beni infungibili.

Il livello di risoluzione raggiunto per ciascuna delle predette condizioni è il seguente:

- a) il contenzioso con Ministero dell’Interno per il riconoscimento dell’Iva: con riferimento al contenzioso con il Ministero dell’Interno, inerente l’opposizione dell’Agenzia al rifiuto del riconoscimento dei contributi previsti dall’art. 9 co. 4 della L. 472/99 a copertura dei maggiori oneri derivanti dall’assoggettamento dei contratti di servizio al regime IVA, il TAR Piemonte, con sentenza 78 del 2006 ha accolto i motivi di ricorso proposti dall’Agenzia annullando i provvedimenti impugnati. Il Ministero dell’Interno, per il tramite dell’Avvocatura dello Stato ha presentato ricorso avverso la citata sentenza TAR presso il Consiglio di Stato che si è riunito per la discussione nel merito il 5 aprile 2007. La sentenza è attesa per i prossimi mesi.

La soluzione positiva del ricorso risolverà positivamente una condizione a che i servizi di TPL possano essere banditi e gestiti dall’Agenzia.

Nella denegata ipotesi di un *revirement* del Consiglio di Stato, l’Agenzia si troverebbe nella necessità di supplire ai minori contributi o chiedendo un intervento agli enti consorziati o ridefinendo l’insieme dei servizi minimi.

Infatti il contributo che lo Stato versa a ristoro dei maggiori oneri è pari a circa il 58% del valore dell’intera Iva che grava sui contratti di servizio. La restante parte è contribuita dalla Regione Piemonte.

Al 31/12/2006, il credito che l’Agenzia vanta nei confronti dello Stato è pari ad € 24.478.547,63

- b) le modalità di affidamento e la connessa copertura finanziaria: nel corso del 2006 sono stati compiuti i primi passi per la predisposizione degli atti necessari a dare adeguata copertura finanziaria ai contratti di servizio che dovranno essere posti a gara.

La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 53 - 4875 del 11 dicembre 2006, ha approvato, in via provvisoria, il Programma Triennale dei Servizi con il quale sono stati individuati l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi, il programma delle infrastrutture, le risorse regionali per l'esercizio e per gli investimenti, la politica tariffaria gli obiettivi ed indirizzi per le gare.

Solo successivamente, nel 2007, è stata predisposta la proposta di Programma Triennale dei Servizi dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Solo in seguito all'approvazione definitiva del Programma Triennale dell'Agenzia (il Programma della Regione è stato approvato definitivamente il 19 febbraio 2007), Regione ed Agenzia procederanno alla stipulazione dell'Accordo di programma ai sensi dell'art. 9 della L.R. 1/2000 per l'assegnazione delle risorse previste nel Programma Triennale della Regione.

La sottoscrizione del predetto Accordo, unitamente alla sottoscrizione di analoghi Accordi con gli enti che richiedano il mantenimento o l'attivazione di servizi aggiuntivi ai servizi finanziati dalla Regione Piemonte, finalizzati a garantire all'Agenzia le necessarie risorse economiche, risolveranno la seconda delle problematiche evidenziate nella relazione previsionale al Bilancio 2006.

- c) la disponibilità dei beni infungibili: l'art. 18 comma 2 lett. a) del D.Lgs. 422/97 stabilisce che *“il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica”*.

La presenza di tali beni caratterizza il servizio di trasporto pubblico urbano di Torino.

A tal proposito l'Agenzia ha formalmente richiesto al Comune di Torino, anche in qualità di proprietaria della attuale gestore del servizio, la GTT S.p.A., che siano adottate le opportune iniziative che consentano all'Agenzia di rendere note le condizioni e le modalità di accesso all'uso dei cd. “beni essenziali”

Ad oggi non risulta che il Comune di Torino abbia intrapreso le richieste iniziative.

Parimenti, la Regione Piemonte, con riferimento alle ex ferrovie concesse alla Società GTT S.p.A., ed in particolare alla ferrovia Torino-Ceres, ha chiesto alla società concessionaria che (nota della Presidente della Regione del 30/05/2006), in applicazione degli artt. 2 e 5 del D.Lgs. 188/2003, la GTT provvedesse entro il termine di quattro mesi alla separazione contabile delle attività connesse alla gestione dell'infrastruttura da quelle connesse alle prestazioni del servizio essendo tale separazione indispensabile per la messa a gara del servizio.

Non avendo ottenuto risposta nei tempi indicati, la Regione Piemonte, con D.G.R. 77-5065 del 28/12/2006 ha autorizzato l'Agenzia a prolungare il Contratto di servizio con la

società G.T.T. S.p.A. per tutto il 2007 prorogando contestualmente, per il medesimo periodo, l'affidamento della concessione per l'infrastruttura ferroviaria della ferrovia del Canavese richiedendo altresì alla società G.T.T. S.p.A., entro sei mesi, l'attuazione della separazione contabile prevista dal D.Lgs. 188/03, delle singole voci connesse alla gestione dell'infrastruttura ed alle prestazioni del servizio, per le due ferrovie Torino-Ceres e del Canavese; la Regione, in caso d'inottemperanza della G.T.T. alle disposizioni impartite, si è riservata di assumere le azioni più idonee per la generazione della separazione contabile prescritta.

Un'importante novità normativa intervenuta nel corso dell'anno riguarda il D.Lgs. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" entrato in vigore il 1° luglio 2006. Il decreto abroga e sostituisce la precedente normativa in materia di appalti pubblici ed in particolare il D.Lgs. 158/95 relativo ai settori speciali, tra i quali rientra il settore dei servizi di trasporto. Il Codice rappresenta lo strumento normativo che dovrà essere utilizzato per le procedure di evidenza pubblica con le quali dovranno essere individuati i concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale (vista la definizione di concessionario di servizi fornita dallo stesso Codice all'art. 3 co. 12 e all'art. 30).

A livello regionale è da registrare la L.R. 22/2006 recante "Norme in materia di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente." entrata in vigore il 14 luglio del 2006. La novità legislativa ha effetto sui contratti di servizio di trasporto pubblico automobilistico, laddove è prevista la distrazione in servizio di noleggio di autobus immatricolati in servizio di linea. Infatti, l'art. 7 co. 3 della legge regionale consente la distrazione dal servizio di linea, unicamente per gli autobus acquistati senza alcun contributo pubblico e per quelli acquistati con contributo pubblico già ammortizzato.

PARTE II – PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2006

Nel Bilancio Previsionale 2006 le attività di Pianificazione e Controllo sono state disegnate con riferimento ai temi:

- Predisposizione degli elementi tecnici per l'affidamento dei servizi
- Sviluppo della strategia del sistema TPL di responsabilità dell'Agenzia, delle conoscenze e degli strumenti relativi.
- Integrazione e avvio della metropolitana; programmazione e autorizzazione servizi TPL per i Giochi Olimpici
- Razionalizzazione progressiva del sistema TPL di responsabilità dell'Agenzia
- Gestione dei contratti di servizio delegati

Nel corso dell'anno sono state intraprese al riguardo le iniziative seguenti.

1. PREDISPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI TECNICI PER L’AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

Nel 2005 l'Agenzia ha avviato il lavoro di definizione dei termini e delle procedure di una possibile gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia. Con riferimento agli attuali servizio urbano / suburbano di Torino, servizio extraurbano e servizi urbani dei Comuni esterni il tema è stato affrontato sotto il profilo tecnico-economico, disegnando sulla base delle esigenze di mobilità l'estensione territoriale di bacini su cui - o su una composizione dei quali - potrà essere lanciata la gara. A ogni bacino sono stati associati i servizi ritenuti afferenti, e la produzione di veicoli*km annui e del corrispettivo di competenza. Per ciascuno si è tentata sia per via analitica dai dati di programma di esercizio sia per via di elaborazione dei dati resi disponibili dalle Aziende su personale e veicoli suddivisi per contratto, la quantificazione delle risorse tecniche e umane, dei costi e dei ricavi a verifica della "affidabilità in gara" specifica.

Per quanto riguarda l'affidamento di servizi ferroviari sono state avviate analisi di confronto con altri Enti regionali che hanno già dato luogo a procedimenti di gara (Lombardia, Veneto).

Nella prima parte del 2006 le analisi ed elaborazioni sono state riviste e messe a punto in relazione alle più recenti informazioni emerse, e si è provveduto alla loro organizzazione formale nell'elaborato "Gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale – Estensione territoriale e dimensioni del servizio " predisposto per la presentazione al Consiglio di Amministrazione, e per gli opportuni approfondimenti con gli uffici competenti delle amministrazioni di Regione, Provincia e Comune di Torino.

Nella seconda metà dell'anno è stata intrapresa l'azione di analisi comparata sistematica dei contratti in essere fra l'Agenzia e le Aziende di trasporto e si è avviata l'identificazione di un contratto di servizio "base", dal quale derivare i contratti di servizio "specifici" mantenendone l'impianto generale e specializzandone le specifiche secondo le caratteristiche di ciascun ambito di gara.

2. SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL IN AREA METROPOLITANA

2.1. Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale

Le strategie del sistema TPL in area metropolitana disegnate a grandi linee nel 2005 sono state riprese nel 2006 con il Programma Triennale 2007-9 che riguarda gli sviluppi del triennio su un arco di tempo di medio termine (2011) caratterizzato dal completamento del Passante ferroviario e della parte urbana della linea 1 di metropolitana, e di lungo termine (2020-2025) ipotizzato come di riferimento per la realizzazione della seconda linea di metropolitana.

Nel 2006 la strategia del sistema sul medio termine è stata posta a base delle “Linee per l’accordo di Programma fra la Regione Piemonte e l’Agenzia per la Mobilità Metropolitana” consegnate nel giugno 2006 alla Regione per supportare le richieste di finanziamento per esercizio e per investimenti sull’area metropolitana per i prossimi 6 anni.

2.2. Sviluppo di lungo periodo del sistema TPL

L’Agenzia ha affrontato nel 2005 il tema dello sviluppo di lungo termine della mobilità e del sistema di trasporto pubblico in area metropolitana partecipando allo studio di sistema sui possibili tracciati della linea 2 di metropolitana automatica, in concomitanza con le possibili opzioni di sviluppo del Passante Ferroviario (in particolare le ipotesi di tracciato della linea Torino-Ceres).

Il tema è stato affrontato da un gruppo di lavoro costituito dal Comune di Torino, dall’Agenzia e da GTT, nel quale l’Agenzia ha partecipato ai lavori relativi alle stime di sviluppo socio economico e territoriale e alla definizione della domanda di mobilità motorizzata, ed ha affrontato direttamente le simulazioni di calcolo e le valutazioni quantitative relative al sistema di trasporto pubblico e alle sue componenti (Sistema Ferroviario metropolitano, Metropolitana, Sistema Tranviario), alla produzione offerta (veicoli*km), al livello di servizio offerto, alle prestazioni del sistema di trasporto privato (uso dell’auto) ed alla scelta di uso dei modi. Ai fini dello studio l’Agenzia ha impiegato per la prima volta simulazioni con l’apparato modellistico ISTMO, di cui l’Agenzia, dopo averne curato la fase finale progettuale, si avvale stabilmente per le proprie valutazioni di strategia e di progetto.

L’Agenzia ha provveduto nel 2006 a mettere a punto il documento “*La linea 2 di metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino*” conclusivo di tutte le valutazioni di sistema fatte, e a presentarlo alla Giunta Comunale di Torino, che lo ha assunto quale elaborato base per le proprie decisioni sul futuro in materia allegandolo alla deliberazione “*Presa d’atto dello studio - Piano dei Trasporti - Scenario strategico per l’area torinese*” del 4/04/2006.

2.3. Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano

L’Agenzia ha portato a termine nel 2006 lo studio circa l’assetto a obiettivo dello sviluppo delle linee ad essa affidate, al fine di un confronto con RFI, Trenitalia e GTT circa gli sviluppi relativi. Tale assetto, basato su una rete di 5 linee ed un esercizio nelle fasce di punta di un treno ogni 20 minuti, dovrebbe essere avviato dal 2012 a

seguito del termine della realizzazione del quadruplicamento del nodo di Torino e di “investimenti complementari” necessari all’avvio del sistema..

Particolare enfasi è stata posta nell’individuare il possibile modello di esercizio che permetta al SFM di operare in compatibilità con gli altri servizi regionali, e gli interventi su infrastrutture e materiale rotabile affinché il servizio possa, sia pure provvisoriamente a scala territoriale ristretta (ove non fossero ancora disponibili tutti gli interventi di raddoppio previsti) essere attivato non appena completata la realizzazione del nodo.

Il documento di studio “*Ipotesi di servizio del Sistema Ferroviario Metropolitan*” (maggio 2006) è stato consegnato alla Regione affinché divenga parte della sua strategia ferroviaria di medio periodo.

L’Agenzia ha aperto inoltre il tavolo di confronto con RFI affinché essa faccia riferimento al SFM nelle sue valutazioni di sviluppo del servizio del nodo di Torino. RFI, già incaricata nel 2005 per lo studio circa il possibile reimpiego di 2 binari dello scalo ferroviario merci di Orbassano per generare una eventuale “quinta linea” del SFM da inserire nel Passante Ferroviario ha provveduto ad elaborare una prima verifica di pre-fattibilità del nuovo servizio ferroviario metropolitano e del relativo modello d’esercizio.

In relazione a quanto emerso dal confronto con RFI, l’Agenzia ha infine ripreso le valutazioni e introdotto la variante di attestamento della linea FM3 da Avigliana a Stazione Stura, anziché a Porta Nuova, in conseguenza dell’impossibilità dichiarata da RFI di introdurre su tale linea una fermata di corrispondenza con le altre linee del SFM a Zappata: e ha descritto l’evoluzione nel documento “*Riassetto del servizio del Sistema Ferroviario Metropolitan*” del novembre 2006.

3. SERVIZI IN AREA METROPOLITANA PER IL PERIODO DEI GIOCHI OLIMPICI

Il 2006 è stato l’anno dei XX Giochi Olimpici Invernali di Torino. L’Agenzia, avendo la titolarità dei contratti di servizio di TPL (ferroviari e automobilistici) che gravitano nell’area metropolitana di Torino, ha sostenuto un ruolo di primo piano nel coordinare gli interventi relativi all’offerta di trasporto pubblico durante l’evento.

L’Agenzia ha operato nel 2005 per la definizione di uno schema definitivo di domanda e di coordinata offerta di servizi TPL per il periodo dei Giochi Olimpici, interagendo con Toroc, GTT, Trenitalia, RFI e SAGAT.

Definito l’insieme delle misure da intraprendere, l’Agenzia ha individuato le contribuzioni necessarie e le risorse finanziarie occorrenti, e ne ha assicurato la copertura parte con un finanziamento regionale, parte con fondi propri.

3.1. Potenziamento del servizio urbano e suburbano di Torino

E’ stato potenziato il normale servizio di trasporto pubblico nelle punte del mattino (7.00-9.00) e del pomeriggio (16.00-20.00) su più di un terzo della rete; è stata tracciata una “rete olimpica” istituendo linee speciali denominate “X”, finalizzate a garantire in particolare il collegamento tra i parcheggi di interscambio e/o le stazioni ferroviarie ed i siti di gara; inoltre si è provveduto a rafforzare il servizio serale in

particolare modo quello connesso al centro nelle ore di chiusura al traffico veicolare e di premiazioni e concerti in Piazza Castello.

L'intervento, al netto delle riduzioni del servizio sul resto della rete (consentita dalla chiusura delle scuole superiori e quindi dalla minor domanda) ha generato una maggior produzione pari a 605.743 veicoli*km

A questi interventi si è aggiunto il potenziamento dei servizi in occasione dei IX giochi Paralimpici (pari a bus*km 49.698).

In totale, in occasione delle iniziative olimpiche, sono stati erogati servizi per 655.441 bus*km pari a complessivi € 1.756.682 (oltre IVA) di compensazioni economiche per gli obblighi di servizio.

L'Agenzia ha finanziato l'intervento per € 495.675 mediante applicazione di parte dell'avanzo di gestione del 2005. Il resto è stato finanziato con risorse specificamente messe a disposizione per l'evento olimpico dalla Regione Piemonte.

3.2. Potenziamento del servizio ferroviario per l'Aeroporto di Caselle

E' stato rafforzato il collegamento ferroviario fra l'Aeroporto e Porta Susa e la Stazione di Lingotto. Insieme alla società GTT che gestisce il trasporto e le società che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria (GTT e RFI), è stato articolato un servizio diretto, dalle 6.00 alle ore 23.00, fra l'aeroporto di Caselle e la stazione di Lingotto, senza effettuare trasbordi, con le fermate intermedie nell'area metropolitana a Dora e Porta Susa e con un tempo medio di percorrenza fra le stazioni di attestamento di circa 30 minuti.

Il servizio è stato realizzato con una frequenza oraria nelle ore pomeridiane e semioraria in quelle antimeridiane, nei due sensi di circolazione.

Il collegamento è avvenuto mediante i nuovi treni "TTR", realizzati per offrire una capacità complessiva di 345 posti, di cui 145 posti a sedere, con un elevato comfort di viaggio.

Complessivamente GTT ha effettuato sulla tratta Caselle-Torino 703 treni (37 al giorno), con una produzione di 14.242 treni*km

Per il finanziamento dell'intervento la Regione Piemonte ha reso disponibili € 180.000 che non sono stati erogati: l'Agenzia ritiene infatti che i servizi ferroviari erogati nel periodo olimpico siano avvenuti nell'ambito del contratto di servizio ferroviario in essere sulla linea Torino-Ceres e che la maggior produzione legata ai servizi cd. "olimpici" sia stata equilibrata dalla contestuale minor produzione di 14.520 treni*km realizzata sulla tratta Germagnano-Torino Dora. La posizione dell'Agenzia non è condivisa dal concessionario.

3.3. Potenziamento del servizio bus per l'Aeroporto di Caselle

Il servizio su ferro è stato integrato con un servizio speciale "Espresso" che ha collegato l'Aeroporto con la Stazione di Torino Porta Nuova percorrendo il raccordo autostradale Torino-Caselle – Aeroporto.

Sono state istituite 31 coppie di corse A/R al giorno per una percorrenza complessiva di 21.557 veicoli*km e per una spesa complessiva di € 12.844 (IVA esclusa),

finanziati con risorse messe a disposizione per l'evento olimpico dalla Regione Piemonte.

3.4. Iniziative relative a tariffe e informazioni per i Giochi Olimpici

L'Agenzia, inoltre, ha provveduto in occasione dei Giochi Olimpici a fare generare e distribuire dalle Aziende interessate un insieme di abbonamenti integrati volti a favorire l'uso dei servizi ferroviari e bus di collegamento fra l'Aeroporto di Caselle e Torino, dei servizi urbani e suburbani di Torino, e dei collegamenti ferroviari con le valli di Bardonecchia e Pinerolo sedi delle gare, indirizzati agli spettatori e ai turisti ospiti durante il periodo olimpico.

Nel 2006 l'Agenzia ha infine progettato, fatto stampare e distribuire una brochure in 300 mila copie per la comunicazione agli spettatori dei giochi olimpici circa i potenziamenti e i servizi speciali messi in campo.

3.5. Autorizzazioni per l'uso gratuito del sistema TPL per addetti ai lavori volontari

Per il periodo olimpico, e per il periodo paralimpico l'Agenzia ha intrapreso i provvedimenti di autorizzazione all'uso gratuito del sistema TPL da parte degli addetti ai lavori volontari, prescrivendo degli obblighi di servizio da parte delle Aziende e/o provvedendo al finanziamento dei mancati ricavi.

In particolare l'Agenzia ha corrisposto a GTT per l'uso gratuito in questione del sistema urbano e suburbano 50.000 € finanziati con uso di risorse messe a disposizione per l'evento olimpico dalla Regione Piemonte.

4. INTEGRAZIONE E AVVIO DELLA METROPOLITANA

Con l'avvio del servizio della linea 1 di metropolitana automatica il 4 febbraio 2006 si è aperto un nuovo scenario per l'intero sistema dei trasporti dell'area metropolitana.

L'Agenzia ha sviluppato le valutazioni relative all'avvio della linea 1 della metropolitana, riprendendo, approfondendo e finalizzando le analisi preesistenti di impatto dell'inserimento della linea sul servizio urbano/suburbano.

Le valutazioni sono state fatte afferire a un tavolo di presa in carico e di concertazione con i Comuni della zona Ovest sia per quanto riguarda la fase 1 intrapresa per tranches operative a partire da fine luglio 2006 (linea in esercizio Collegno-P.zza XVIII Dicembre) sia soprattutto per la più ampia revisione del servizio (fase 2) in vista dell'apertura del servizio della linea 1 di metropolitana sulla tratta Collegno-Porta Nuova (2007).

La fase 1 ha comportato un ridisegno del sistema di superficie in relazione alla metropolitana, comprensiva dei seguenti interventi:

- l'arretramento dei capilinea delle linee urbane/suburbane 1 e 36 in prossimità degli estremi della linea 1 di metropolitana (a Statuto e Massaua) al fine di eliminare la sovrapposizione di parti di tali linee rispetto alla linea 1 di metropolitana. Le due linee sono state pertanto ridisegnate come linea 1 bus (Via Artom - Piazza Statuto) e linea 36 (Piazza Martiri della Liberta a Rivoli – P.zza Massaua);

- l'istituzione della linea 101 metrobuses su tutta l'estensione da Via Artom a Piazza Martiri della Libertà (in sostituzione delle linee 1 e 36) negli orari non coperti dal servizio di metropolitana;
- l'istituzione di un nuovo servizio di collegamento "trasversale" con la metropolitana sull'asse Brunelleschi-Telesio (linea 28), con transito a Piazza Massaua;
- l'istituzione di un ulteriore nuovo servizio di collegamento "trasversale" con la metropolitana da Pianezza a Grugliasco/Università (linea 37), con transito a Fermi;
- l'istituzione di un nuovo servizio di collegamento da Fermi alla nuova Zona Industriale di Collegno (linea 87);
- l'attestamento alla stazione Fermi delle linee speciali suburbane 36 Paracca e 38 Scolastico;
- l'attestamento alla stazione Fermi delle linee extraurbane operanti provenienti da Condove, Rubiana (di competenza della Provincia di Torino), Val della Torre e Givoletto, e precedentemente attestate a Porta Susa reinvestendone il servizio soppresso in miglioramento del collegamento Givoletto/Valdellatorre-Pianezza-Fermi;
- l'istituzione delle linee 65 e 65b su Corso Francia da Piazza Bernini a Piazza Statuto;
- l'istituzione della linea 36N per il collegamento con ITIS di Rivoli.

La linea 1 di metropolitana è pervenuta con la fase 1 alla stabilizzazione dell'orario di operatività giornaliera (dalle 5,30 alle 23,30) e dell'offerta.

Il numero dei clienti si è attestato attorno a 45 mila/giorno nei giorni feriali.

5. INDAGINI SULLA MOBILITÀ DELLE PERSONE E QUALITÀ DEI SISTEMI DI TRASPORTO, E SULLA FREQUENTAZIONE DEL SISTEMA TPL

Nel 2006, l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha assunto la titolarità delle funzioni di progettazione delle indagini sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti (IMQ), di elaborazione dei dati raccolti e di analisi dei risultati ottenuti.

Precedentemente l'Agenzia aveva partecipato e cofinanziato l'indagine effettuata da GTT sulla qualità dei trasporti nella Provincia di Torino, e aveva provveduto ad acquisire i dati 2004 sulla Mobilità non solo della Provincia di Torino ma di tutto il Piemonte, nonché la serie storica dei dati precedenti sulla Provincia di Torino. Questi dati sono stati impiegati nei processi di valutazione relativi alla linea 2 di metropolitana.

Nel 2006 l'Agenzia ha affidato al gruppo Ricerca - Demoskopea di Milano l'indagine IMQ06 a seguito di una procedura di selezione effettuata nell'ambito delle spese in economia per un costo complessivo di € 44.500,00 IVA esclusa.

L'indagine si è svolta nel maggio del 2006 (non nei tradizionali mesi di febbraio e marzo causa la situazione eccezionale per la mobilità creata dai Giochi Olimpici e

Paralimpici). Le interviste sono state effettuate, come nelle indagini precedenti, con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview). E' stato adottato un questionario ed una metodologia di proposizione dello stesso basati sulle esperienze della passate campagne di rilevazione, effettuate finora da GTT, assicurando la continuità metodologica e la confrontabilità dei risultati rispetto alle indagini precedenti.

A seguito della consegna da parte di Demoskopea dei dati controllati e geocodificati, l'Agenzia ha provveduto alle successive elaborazioni al fine di generare le informazioni statistiche sulla mobilità da confrontare con i risultati delle indagini pregresse, il report biennale e le matrici origine destinazione occorrenti per le valutazioni di pianificazione analitica.

L'elaborazione delle informazioni è conclusa e la pubblicazione del report biennale è prevista nel mese di maggio 2007.

Per quanto riguarda la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all'Agenzia, continua l'attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative all'uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri. Questi dati, per quanto riguarda il sistema bus extraurbano, sono raccolti due volte all'anno da parte delle Aziende come obbligo contrattuale. Per il trasporto pubblico urbano e suburbano di GTT, in assenza di tale obbligo, l'unica fonte generale di informazioni sulla frequentazione delle linee urbane e suburbane resta quella del 1999. GTT effettua tuttavia conteggi non sistematici ma focalizzati su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete, dei quali occorre proceduralizzare la messa a disposizione dell'Agenzia

6. SVILUPPO DEL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

L'Agenzia ha guidato insieme alla Provincia la ripresa degli studi per una nuova versione del sistema tariffario Formula.

La revisione del sistema, sulla scorta dell'analisi del funzionamento del sistema attuale e dell'evidenziazione delle sue criticità, si è posta come obiettivo di:

- configurare i nuovi livelli e articolazioni delle tariffe del sistema di integrazione tariffaria,
- affermare nuove regole relative alla generazione delle informazioni di uso dei vettori e alla ripartizione dell'introito integrato che permettano il superamento degli accordi temporaneamente sottoscritti dalle Aziende all'atto dell'ingresso nel sistema dei 27 vettori privati operanti sul territorio interessato (2002).
- Estendere l'integrazione tariffaria ai biglietti di corsa semplice in area metropolitana.

Il lavoro, documentato nello "Studio di ipotesi di nuovo assetto tariffario" ottobre 2006, è stato di supporto alla Regione per l'elaborazione dei profili di variazione delle tariffe in ambito regionale e al Comune di Torino per l'individuazione di possibili provvedimenti capaci di mantenere coerenza con la manovra regionale in particolare con riferimento all'area metropolitana.

Il lavoro è stato presentato ai comuni dell'area metropolitana in apposite riunioni d'ambito territoriale raccogliendo le diverse richieste espresse a riguardo; in particolare è emersa l'esigenza di avvicinare le tariffe dei servizi che vengono erogati nell'area con quelle relative al servizio urbano di Torino (obiettivo tariffa unica). L'Agenzia a tal proposito ha proposto un primo avvicinamento tariffario oltre che l'istituzione di un nuovo titolo di viaggio denominato biglietto integrato metropolitano.

7. VALUTAZIONE DELLE ISTANZE E PROGETTI DI MIGLIORAMENTO E SVILUPPO DEL SISTEMA

Nel 2006 è proseguita l'azione di valutazione delle istanze di miglioramento relativamente sia al sistema urbano e suburbano di Torino, al sistema extraurbano, ai servizi urbani dei Comuni esterni, sia al sistema ferroviario affidato all'Agenzia..

7.1. Valutazioni relative allo sviluppo del servizio urbano e suburbano di Torino

Nel 2005 l'Agenzia ha iniziato ad operare in relazione al progetto di razionalizzazione del bacino della linea 4 (fase 1) che ha riguardato la zona Sud-Ovest della cintura (Beinasco e Rivalta) le zone sud (Mirafiori Sud), e nord di Torino, e il Comune di Settimo, ridisegnando il servizio delle linee 34, 41, 43, 49, 50, 51, 63. La fase 1 ha permesso un primo sviluppo di capacità della linea, in vista di più incisivi interventi di razionalizzazione con la diminuzione dei servizi bus paralleli alla linea (fase2), in concomitanza con l'estensione a nord della linea 4 a Falchera.

Tale estensione è stata completata nel primo trimestre dell'anno e l'esercizio è stato aperto sull'intera estensione della linea (Mirafiori Sud-Falchera) a fine aprile 2006.

L'Agenzia ha generato le valutazioni occorrenti a supporto delle decisioni di razionalizzazione e miglioramento del servizio relative alla seconda fase, il cui avvio, da concordare con il Comune di Torino, avverrà nella seconda parte del 2007.

La riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico urbano e suburbano conseguente all'avvio della prima tratta della linea 1 di metropolitana (in particolare in fase 2 quando la linea raggiungerà Porta Nuova) e all'estensione completa della linea 4 tranviaria, pur al lordo di potenziamenti locali, genera la possibilità di "risparmiare" servizio bus su entrambi i bacini per reinvestirli sull'area urbana e metropolitana in funzione delle più pressanti istanze di miglioramento.

L'Agenzia, progressivamente subentrata a partire dall'ultimo quadrimestre del 2005 nel dialogo fra la Città e le Circoscrizioni per quanto riguarda la raccolta delle loro istanze sui trasporti pubblici e lo studio delle possibili varianti del sistema, segue un quadro di istanze in continua evoluzione, in relazione al quale ha avviato nel 2006 il lavoro "Programma di miglioramento del servizio urbano e suburbano" presentato successivamente nel marzo 2007.

7.2. Studi e proposte di soluzione per i problemi di alcuni dei maggiori poli e aree esterne della conurbazione

Il lavoro di studio delle soluzioni per i problemi di alcuni dei maggiori poli e aree esterne della conurbazione prosegue.

Per la città di Chieri si è affrontato nel 2005 il tema dell'avvio del Movicentro di interscambio fra la ferrovia e le linee extraurbane, del ridisegno di quest'ultime per attestarle al Movicentro e del servizio delle linee urbane. L'analisi, che ha sviluppato valutazioni di mobilità motorizzata e di efficacia dei servizi, è pervenuta alla definizione delle proposte operative di tracciati e programma di esercizio. Nel 2006 è stato avviato un nuovo assetto delle linee urbane ed è stato autorizzato ai fini della sicurezza dell'esercizio il Movicentro; nel mese di luglio è stato dato avvio al Movicentro e alla riorganizzazione delle linee extraurbane ad esso afferenti.

Per la città di Settimo si è provveduto nel 2006 ad una riorganizzazione delle linee urbane finalizzata ad offrire il servizio alle frazioni più decentrate ed al Comune di San Mauro, nonché ad un loro miglioramento in connessione con il servizio offerto delle linee suburbane 49 e 51.

Per la Zona Ovest (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Pianezza), come riferito precedentemente, si è ridisegnato e portato in realizzazione l'assetto del sistema di superficie coerente con l'avvio della linea metropolitana 1 nelle configurazioni Collegno-Porta Susa, e Collegno-Porta Nuova (2007).

In zona Sud-Ovest (Orbassano, Rivalta, Beinasco), a seguito delle valutazioni del 2005 sulla frequentazione e sul servizio della linea 1 urbana al fine di estenderla all'Ospedale San Luigi come richiesto dal comune di Orbassano, l'estensione è stata attivata a partire dal mese di marzo 2006.

Contatti sono stati stabiliti con la Città di Venaria (che si auspica aderisca presto al Consorzio) e con GTT per il ridisegno a breve di parte del trasporto pubblico all'interno del Comune capace di migliorare il servizio nei giorni feriali ed assicurare una corrispondenza nei giorni festivi fra i parcheggi di interscambio, la Reggia di Venaria ed il parco della Mandria, e per l'istituzione di un collegamento turistico fra il centro di Torino, Reggia e Parco con bus appositi, in attesa degli sviluppi del Servizio Ferroviario Metropolitano che offriranno presumibilmente dal 2012 la soluzione strutturale più opportuna.

7.3. Studi e proposte di soluzione per il sistema ferroviario

L'Agenzia, cooperando con la Regione Piemonte, ha proseguito nel 2006 l'interlocuzione con i Comuni interessati ed i rappresentanti dei cittadini pendolari. Si sono coordinate le riunioni tematiche del Quadrante Ferroviario di Torino per la generazione dell'orario ferroviario 2007 (la cui attuazione viene anticipata a settembre rispetto alla consueta data di dicembre) e per i provvedimenti intermedi attivati da Trenitalia nei mesi di giugno 2006 al fine di migliorare la puntualità modificando gli orari di treni regionali senza variazioni ai treni nazionali. Il processo è stato avviato con la raccolta delle istanze e con l'individuazione, da parte di Trenitalia e GTT, delle possibili soluzioni per la formazione del programma di esercizio, nel quadro della disponibilità di risorse finanziarie dell'Agenzia, delle esigenze di Trenitalia di avviare i nuovi servizi di AV e soprattutto dei vincoli creati dai lavori di quadruplicamento.

Riunioni di approfondimento con le società di trasporto ferroviario sono state effettuate allo scopo di formulare le proposte di variazione ad RFI.

Sono inoltre state effettuate analisi del servizio con le Aziende esercenti al fine di individuare i provvedimenti di modifica che si sono resi necessari nel caso di interruzioni di lungo periodo di disponibilità dell'infrastruttura.

Occorre comunque osservare che, fino a che non sarà risolto il tratto Porta Susa- Stura, severi limiti si pongono alla realizzazione dei servizi del sistema ferroviario affidato all'Agenzia (futuro Sistema Ferroviario Metropolitano) e del sistema ferroviario regionale. Questi limiti saranno particolarmente restrittivi per l'anno 2008, in cui la realizzazione della nuova stazione di Porta Susa obbligherà a chiudere il Passante sotterraneo instradando l'intero traffico sulla "tangenziale" di superficie.

8. GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO

8.1. Gestione dei contratti ferroviari

8.1.1. Aspetti contrattuali

Con il 2005 si è acquisita la gestione dei contratti relativi al nucleo del futuro Sistema Ferroviario Metropolitano, e dei processi di controllo nei confronti delle Aziende Trenitalia e GTT.

Con il 2006 è stato avviato, ove erano disponibili le informazioni aziendali (Trenitalia), un processo di osservazione delle prestazioni erogate (affidabilità e puntualità del servizio), come spiegato al punto 9 successivo.

Nel primo semestre 2006 l'Agenzia ha operato per rendere più efficaci – sia dal punto di vista degli attuali clienti sia ai fini degli sviluppi di sistema da acquisire - i contratti con Trenitalia e con GTT.

Sono state studiate possibili modifiche e innovazioni al Contratto di Servizio ferroviario, volte a introdurre specifiche di sistema inerenti la tipologia del servizio. Tali modifiche sono state discusse con la Regione con l'obiettivo di generare i nuovi contratti per il 2006.

Contratto Trenitalia:

Il contratto con Trenitalia, discusso nell'ultimo quadrimestre 2006, dopo la firma del contratto fra Regione Piemonte e Trenitalia per i servizi regionali, è stato firmato nel dicembre 2006, ha sostanzialmente recepito tutte le novazioni da tale contratto previste e contiene inoltre alcune specificità riguardanti il servizio ferroviario in area metropolitana.

Le principali novità introdotte sono:

1. caratterizzazione degli standard minimi di servizio del servizio ferroviario, traguardandolo al futuro Sistema Ferroviario Metropolitano ed all'attuale domanda di mobilità dell'Area Metropolitana. Tali standard sono relativi all'effettuazione di 2 treni/ora e direzione per ogni linea, e all'effettuazione da parte di tali treni di tutte le fermate in area metropolitana, e ne sono indicati gli obiettivi, gli attuali livelli di prestazione e il percorso di miglioramento;

2. possibilità per Trenitalia di effettuare modifiche ai programmi di esercizio solo previa autorizzazione dell’Agenzia;
3. introduzione del *bonus* per i viaggiatori (sconti sul riacquisto degli abbonamenti in caso di mancato rispetto di affidabilità e puntualità del servizio offerto) come già introdotto nel contratto Regione-Trenitalia;
4. formalizzazione dell’utilizzo di RIACE per il monitoraggio e la verifica diretta degli obiettivi di puntualità del servizio ferroviario.

Contratto GTT

Il contratto ferroviario con GTT, discusso nello stesso periodo, è stato anch’esso firmato nel dicembre 2006 e ha introdotto, per quanto possibile e applicabile, novazioni simili a quelle contrattualizzate con Trenitalia.

Le principali novità introdotte sono

1. *bonus* per i viaggiatori con le stesse modalità già previste per Trenitalia: è stato introdotto il principio per cui, il mancato rispetto di indici di affidabilità e puntualità, calcolati complessivamente per le ferrovie “Canavesana” e “Torino – Ceres”, costituirà nei confronti di GTT specifica obbligazione, verso i clienti abbonati, a restituire un “bonus” il cui valore, verificato in relazione all’incidenza di tali indici, potrà arrivare sino al 30% (trenta per cento) del valore complessivo dell’abbonamento;
2. procedura per la predisposizione e la diffusione delle informazioni indirizzate ai viaggiatori in merito alle variazioni sul programma di esercizio;

Su entrambi i contratti si è inoltre operata una rivisitazione del sistema delle sanzioni, con particolare attenzione alle sanzioni collegate alla qualità.

8.1.2. Produzione di servizio

Il Bilancio preventivo 2006 individuava, sulla base del finanziamento storico disponibile, una “produzione contrattuale” di servizio di 3.421.431 treni*km/anno per le linee GTT e Trenitalia trasferite all’Agenzia, segnalando l’esistenza di un differenziale fra tale produzione e la produzione contrattuale in essere da coprire con risorse integrative da parte della Regione. Il differenziale di produzione di servizio riguardava l’esercizio della riattivata tratta Pinerolo-Torre Pellice e l’aumento del servizio sulla tratta Torino – Chivasso conseguente all’introduzione del sistema “Memorario” da parte di Trenitalia, nonché l’esercizio della riattivata tratta Rivarolo – Pont Canavese e il cadenzamento a 30’ sulla linea Torino-Germagnano da parte di GTT. Le risorse integrative sono state messe a disposizione dell’Agenzia per coprire per intero il differenziale di produzione di 193.536 treni*km di Trenitalia; invece non sono state date all’Agenzia ulteriori risorse per coprire il differenziale di produzione di GTT.

Nel corso del 2006 sono intervenute le seguenti principali Variazioni Programmate:

- l’introduzione (da luglio 2006) sulla linea Torino-Germagnano dell’interruzione programmata dell’operatività della linea fra le ore 9.13 e 11.10, concessa temporaneamente dall’Agenzia su pressante richiesta di GTT (motivata dall’esigenza di poter eseguire estensivamente lavori di manutenzione all’infrastruttura), che ha causato una riduzione della produzione di servizio sulla linea pari al 3,64% dei

treni*km/anno (e l'istituzione di corse con autobus sostitutivi per garantire la mobilità dei viaggiatori);

- l'interruzione (durante agosto 2006) sulla tratta Ciriè – Germagnano (linea Torino-Germagnano) dell'intera circolazione ferroviaria concessa dall'Agenzia su richiesta di GTT (motivata dalla necessità di sostituire la catenaria TE per circa 1500 mt e completare la revisione dell'armamento), che ha causato una riduzione della produzione di servizio sulla linea pari al 0,5% dei treni*km/anno (e l'istituzione di corse con autobus sostitutivi per garantire la mobilità dei viaggiatori);

- la riprogrammazione dei servizi di accesso al nodo ferroviario di Torino che Trenitalia e RFI hanno introdotto (senza il parere positivo dell'Agenzia) al fine di introdurre nuove tracce per l'Alta Velocità, che ha causato una riduzione della produzione di servizio sulle linee Rivarolo – Chieri, Torino – Novara e Modane – Susa – Torino. In particolare sulla linea Rivarolo - Chieri ha causato un decremento dello 0,7% dei treni*km/anno.

Le produzioni contrattuali storiche, le maggiori produzioni per risorse integrative e le Variazioni Programmate hanno determinato una programmazione complessiva di servizio pari a 3.618.780 treni*km/anno.

Il Consuntivo 2006, sulla base dei dati aziendali prodotti, evidenzia una produzione di servizio pari a 3.565.106 treni*km/anno, inferiore dell' 1,48% rispetto alla “produzione programmata” complessiva di cui sopra.

Il minor servizio generato a consuntivo da Trenitalia e GTT è conseguente a servizi cancellati per motivi tecnici/organizzativi e/o per scioperi.

Secondo i due contratti – fra loro ancora molto difforni – i corrispettivi erogati hanno risentito differentemente per i servizi aggiunti/cancellati. Il contratto con Trenitalia ha dato luogo a una riduzione di 268.696 €. Il contratto GTT non ha dato luogo a riduzioni di corrispettivo in quanto la riduzione della compensazione economica per servizi non resi, sino al riconoscimento da parte dello Stato dell'adeguamento delle compensazioni economiche, si applica solamente se i servizi non resi conducono ad una produzione annua inferiore a 946.657 treni*km.

Nel complesso il Bilancio Consuntivo evidenzia un corrispettivo di 40,98 milioni di €, rispetto ai 41,25 milioni di € per la produzione programmata totale del Bilancio Preventivo 2006.

Nel Consuntivo 2006:

- la compensazione di 22,61 milioni di € per Trenitalia è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituivi programmati d'orario e sconta detrazioni per minori servizi ferroviari al netto di una franchigia contrattuale del 5%;

- la compensazione di 18,37 milioni di € per GTT è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituivi programmati d'orario nonché degli oneri per la manutenzione dell'infrastruttura e per il controllo della circolazione ferroviaria delle linee GTT.

SISTEMA FERROVIARIO	TRENITALIA	GTT	TOTALE
---------------------	------------	-----	--------

	treni*km	€	treni*km	€	treni*km	€
BILANCIO PREVENTIVO 2006	2.340.000	20.836.250	1.081.431	18.369.339	3.421.431	39.205.589
INTEGRAZIONE PROGRAMMATE	193.536	2.046.591	64.914	0	258.450	2.046.591
BP 2006: PRODUZIONE PROGRAMMATA TOTALE	2.533.536	22.882.841	1.146.345	18.369.339	3.679.881	41.252.180
VARIAZIONI PROGRAMMATE 2006	-10.302		-50.799		-61.101	
BILANCIO PREVEN. + VARIAZ. PROGRAMMATE	2.523.234		1.095.546		3.618.780	
CONSUNTIVO 2006	2.477.265	22.614.145	1.087.841	18.369.339	3.565.106	40.983.484
CONSUNTIVO- (PREVENTIVO+VARIAZIONI)	-45.969	-268.696	-7.705	0	-53.674	-268.696
VARIAZIONE %	-1,82%	-1,17%	-0,70%	0,0%	-1,48%	-0,66%

Nel 2006 sono state inoltre irrogate a Trenitalia sanzioni per il mancato rispetto degli standard di puntualità e qualità per un ammontare complessivo di € 67.210,00. Il servizio erogato da GTT è rientrato negli standard di qualità in termini di puntualità ed affidabilità previsti nel Contratto di Servizio (al netto delle inefficienze provocate da terzi) e pertanto non è stata comminata alcuna penale.

8.2. Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino

8.2.1. Aspetti contrattuali

A fine anno 2005 sono stati definiti e proposti affinamenti contrattuali per la formulazione del nuovo Contratto di Servizio 2006. Le azioni concordate nel 2005 volte a migliorare le informazioni sul servizio da rendere disponibili all'Agenzia, e le messe a punto di cui agli affinamenti contrattuali richiesti dall'Agenzia hanno stentato a divenire processo consolidato, nonostante la costante opera di interlocuzione sviluppata al riguardo dall'Agenzia.

Solo a fine 2006 è stata avviata una prima acquisizione di dati SIS sulle prestazioni erogate (velocità commerciale, regolarità e puntualità del servizio), come spiegato al punto 9 successivo.

8.2.2. Produzione di servizio

Rispetto alla produzione contrattuale prevista nel Bilancio Preventivo 2006, è stato presentato da GTT un Programma Preventivo del Servizio - al netto della maggiore produzione effettuata per i Giochi Olimpici (di cui al precedente punto 3) - comportante una produzione superiore di 2.886 veicoli*km. Il Programma Preventivo è stato accettato dall'Agenzia con l'intesa che nel corso del 2006 l'Agenzia avrebbe richiesto variazioni atte a riportare la produzione al livello contrattuale.

Tenuto conto di ciò, nel corso del 2006 sono state autorizzate le seguenti variazioni contrattuali.

1- Prolungamento della linea 4 a Falchera (14 aprile), con un effetto di aumento di produzione stimato pari a circa 165.000 veicoli*km nel 2006 e pari a circa 250.000 veicoli*km su base annua. Il prolungamento è stato autorizzato col vincolo di non superare, a livello complessivo di rete, la produzione annua contrattualmente prevista;

l'aumento di produzione sulla linea 4 è stato quindi bilanciato da riduzioni "a pioggia" su altri servizi (di linea e speciali).

2- Interventi sul bacino della linea 1 di metropolitana automatica (per tranches autorizzate tra il 21 luglio ed il 17 ottobre), come già descritto al punto 4 precedente, con un effetto di diminuzione di produzione stimato pari a circa -46.000 veicoli*km nel 2006.

3- Potenziamenti del servizio per eventi contingenti e/o non ripetitivi (notti bianche, domeniche ecologiche, manifestazioni sportive e non, servizi sostitutivi del servizio metro) per un incremento totale di produzione pari a circa +40.000 veicoli*km nel 2006.

Complessivamente le variazioni contrattuali autorizzate a fine 2006 risultano pari a -3.469 veicoli*km e a -9.296 €

SISTEMA URBANO/SUBURBANO	veic*km	€
BILANCIO PREVENTIVO 2006	54.709.643	140.065.820
VARIAZIONI AUTORIZZATE 2006	-3.469	-9.296
BILANCIO PREV. + VARIAZ. AUTORIZZATE	54.706.174	140.056.524
CONSUNTIVO 2006	53.884.053	139.313.370
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-822.121	-743.154
VARIAZIONE %	-1,50%	-0,53%

Al corrispettivo a consuntivo va aggiunto un ammontare di 7.467 € (IVA esclusa) a copertura dei mancati introiti derivanti dall'imposizione dell'obbligo di libera circolazione del personale accreditato in occasione delle Olimpiadi degli Scacchi.

Il Bilancio Consuntivo presenta una produzione di servizio annua inferiore di 822.121 veicoli*km rispetto al Bilancio Preventivo + le Variazioni Programmate, in conseguenza a variazioni di calendario (rispetto al 2004 preso a riferimento contrattuale) e servizi cancellati/modificati per motivi tecnici/organizzativi e/o per scioperi.

Sulla base delle disposizioni impartite dal Consiglio d'Amministrazione in sede di indirizzi per la proroga dei contratti per l'anno 2006, la mancata produzione di servizio causata da scioperi, che nel 2006 è stata pari a 277.296 veicoli*km, non deve essere computata nella franchigia del $\pm 2\%$.

Pertanto nel quadro di consuntivazione sopra riportato, a margine del valore del saldo di produzione (822.121 veicoli*km), è stata valorizzata economicamente la mancata produzione derivante da scioperi (€ 743.154), non rientrante nella cd "franchigia gestionale": la detrazione è stata calcolata dall'Agenzia sulla base del corrispettivo unitario previsto nel contratto di servizio; su tale aspetto, su istanza del concessionario, e non essendovi una disposizione contrattuale concordata che regoli la fattispecie, si è però aperto un tavolo di confronto per concordare il livello di corrispettivo da detrarre in caso di sciopero.

8.3. Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni esterni

E' proseguita l'azione di gestione dei contratti, controllandone l'esecuzione, verificando le modifiche, interagendo con le Aziende, gli Enti Territoriali ed i cittadini interessati.

8.3.1. Sistemi di trasporto urbani dei Comuni esterni

Il confronto viene effettuato fra i risultati del Bilancio Consuntivo e i dati del Bilancio Preventivo, come specificati ulteriormente nelle determinazioni di proroga contrattuale per il 2006.

Chieri

Nel corso del 2006 è stato modificato il programma di esercizio delle linee urbane, con prolungamento delle corse della linea 1 verso la nuova sede ASL e riorganizzazione del servizio della linea 2; l'intervento è stato realizzato bilanciando gli incrementi e le riduzioni di servizio.

Lo scostamento tra Consuntivo e Preventivo, derivante da variazioni gestionali (per motivi tecnici/organizzativi, cause di forza maggiore quali limitazioni viabili o sciopero del personale, "effetto calendario", ecc.), rientrando nella franchigia del 2% di cui al Contratto di Servizio vigente, non ha determinato variazioni del corrispettivo preventivato.

Settimo Torinese

Il Contratto vigente concerne sia l'esercizio del TPL ordinario, sia il servizio scolastico (con relativo accompagnatore).

Nel corso del 2006 è avvenuta la riorganizzazione dei servizi urbani generando collegamenti verso le frazioni esterne e verso San Mauro senza comportare variazioni di percorrenza.

Lo scostamento tra Consuntivo e Preventivo, derivante da variazioni gestionali (per motivi tecnici/organizzativi, cause di forza maggiore quali limitazioni viabili o sciopero del personale, "effetto calendario", ecc.), dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia, ha comportato una variazione del corrispettivo erogato rispetto al preventivato pari a -7.812 €.

TRASPORTI URBANI	CHIERI		SETTIMO	
	veic*km	€	veic*km	€
BILANCIO PREVENTIVO 2006	131.035	335.526	213.194	386.409
VARIAZIONI AUTORIZZATE 2006	0	0	0	0
BILANCIO PREV. + VARIAZ. AUTORIZZATE	131.035	335.526	213.194	386.409
CONSUNTIVO 2006	133.336	335.526	208.581	378.597
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	2.301	0	-4.613	-7.812
VARIAZIONE %	1,8%	0,0%	-2,2%	-2,0%

Nota: Bilancio Preventivo come specificato dalle determinazioni di proroga contrattuale

8.3.2. Sistema di trasporto extraurbano

Il confronto viene effettuato fra i risultati del Bilancio Consuntivo e i dati del Bilancio Preventivo, come ulteriormente specificati nelle determinazioni di proroga contrattuale per il 2006.

Sulla la rete extraurbana di competenza dell’Agenzia sono stati compiuti nel corso del 2006 interventi per il potenziamento e riorganizzazione dei servizi (tra i quali si segnalano: la modifica dei percorsi delle linee afferenti a Chieri per consentire l’attestamento al nuovo Movicentro, l’istituzione di nuove corse scolastiche ed il potenziamento del servizio in ore di punta sulla linea Torino-Borgaro-Caselle Aeroporto, la riorganizzazione del servizio nel comprensorio Orbassano-Volvera-None e nella zona di Carmagnola/Carignano, la modifica dei percorsi delle linee provenienti da Givoletto/Valdellatorre per consentire l’attestamento alla Stazione Fermi di Metropolitana, l’adeguamento di alcuni servizi scolastici agli orari di ingresso/uscita degli Istituti interessati), per complessivi 21.243 veicoli*km su base annua.

Stante l’invarianza delle risorse economiche disponibili, gli interventi sono stati effettuati impiegando i risparmi ottenuti da concomitanti interventi di razionalizzazione delle linee per complessivi 25.331 veicoli*km su base annua, con un saldo complessivo pari a -4.088 veicoli*km su base annua, stimabile in -11.295 veicoli*km per l’anno 2006.

Lo scostamento tra consuntivo e preventivo, derivante da variazioni gestionali (per motivi tecnici/organizzativi, cause di forza maggiore quali limitazioni viabili o sciopero del personale, “effetto calendario”, ecc.), dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia, ha comportato una variazione del corrispettivo erogato rispetto al preventivato pari a -€ 28.163.

SISTEMA EXTRAURBANO	TOTALE	
	veic*km	€
BILANCIO PREVENTIVO 2006	4.376.996	4.871.714
VARIAZIONI AUTORIZZATE 2006	-11.295	-9.130
BILANCIO PREV. + VARIAZ. AUTORIZZATE	4.365.701	4.862.584
CONSUNTIVO 2006	4.338.353	4.834.421
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-27.348	-28.163
VARIAZIONE %	-0,6%	-0,6%

Nota: Bilancio Preventivo come specificato dalle determinazioni di proroga contrattuale

8.4. Investimenti

Nel corso del 2006 si è provveduto ad erogare i contributi regionali finalizzati al rinnovo della flotta degli autobus delle imprese concessionarie dei servizi di TPL di competenza dell’Agenzia, secondo il Piano degli investimenti deliberato dal Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia (deliberazione 3-4 del 20/05/2005).

Il Piano aveva un budget pari a € 5.075.844,88.

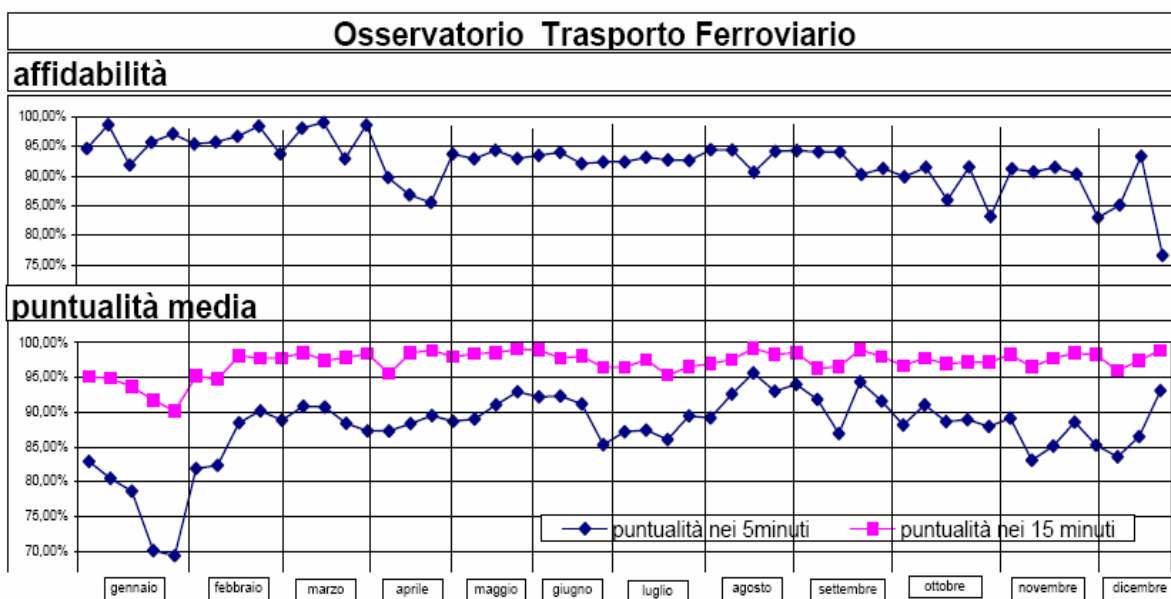
Di seguito si riporta il quadro d’insieme delle erogazioni autorizzate:

Società beneficiaria	N. veicoli	Alimentazione	Tipo	Contributo
GTT	47	Gasolio	Urbano 12 m.	4.938.303,97
SADEM	1	Gasolio	Interurbano 12 m.	115.169,00
Totale				5.053.472,97

9. OSSERVAZIONE DEI SERVIZI

L'Agenzia ha realizzato, sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo Riace di Trenitalia, un Osservatorio Trasporto Ferroviario (OTF) che settimanalmente legge i dati giornalieri di Riace, e per ogni linea e per l'intero sistema affidatole elabora i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati).

Di seguito viene riportata l'osservazione registrata nel 2006 degli indicatori del livello di affidabilità e puntualità del sistema ferroviario conferito all'Agenzia nel suo complesso:



Di seguito sono invece riportati gli indici medi di affidabilità e puntualità indicando a margine gli indici registrati nel 2005:

indice		2006	2005
affidabilità		92,5%	93,4%
puntualità	treni con ritardi massimi <= 5'	87,1%	88,1%
	treni con ritardi massimi <=15'	96,8%	96,6%

Per quasi tutto il 2006 l'Osservatore dei Trasporti Urbani e Suburbani (OTUS) non è stato attivato in attesa del consenso di GTT a istituire un collegamento per l'acquisizione dei dati essenziali sul servizio erogato attualmente generati dal Sistema Informativo del Servizio (SIS) ai fini del monitoraggio della qualità del servizio servizio urbano/ suburbano GTT. A dicembre 2006 è infine avvenuto in forma preliminare l'avvio della messa a disposizione dell'Agenzia dei dati SIS di GTT .

Per quanto riguarda il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), nel 2005 la Provincia, l'Agenzia e il Toroc hanno firmato un protocollo d'intesa per la realizzazione, hanno formulato (con la guida dell'Agenzia) il capitolato di gara, hanno bandito (con la guida della Provincia) la gara e sono pervenuti entro fine anno all'assegnazione della fornitura del sistema. Nel 2006 una prima realizzazione della funzione OTO

(Osservatore dei Trasporti Olimpici) è stata generata in tempo per il monitoraggio dei servizi olimpici. La realizzazione di OTX per la Provincia e l'Agenzia è in corso per 550 veicoli, e potrà essere estesa all'intero parco stimato di 850 veicoli sulla base del consistente sconto rispetto al prezzo a base d'asta a cui il sistema è stato offerto.

Entro il 2006 è avvenuta l'installazione degli apparati veicolari su di 250 veicoli, a cui seguiranno le relative fasi di collaudo, nonché i collaudi di hardware e software degli apparati centrali di Agenzia e Provincia e infine la fase di collaudo di sistema, al fine di avviare la sperimentazione del sistema entro la prima metà del 2007.

Il sistema OTX disegna la realizzazione di due centri posti in Provincia e in Agenzia capaci di ricevere via GPS GSM le informazioni acquisite a bordo dei veicoli da apparati di bordo che provvedono sulla base della localizzazione satellitare GPS, coadiuvata da odometro e giroscopio, a cogliere, memorizzare e rendere disponibile il dato di posizione come richiesto. I centri saranno dotati di strumenti software capaci di associare il percorso di ogni veicolo alle corse del programma di esercizio di cui al Contratto di Servizio.

Sulla base delle informazioni di OTX l'Agenzia si attende la possibilità di osservare sistematicamente l'esecuzione regolare del servizio e le prestazioni offerte ai passeggeri da parte dei trasporti extraurbani.

10.- GESTIONE DELLE INCOMBENZE RELATIVE ALLA SICUREZZA

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

L'Agenzia è altresì l'organo competente ad accertare che sussistano le necessarie condizioni perché il servizio possa svolgersi con regolarità sulle linee tranviarie, sull'ascensore della Mole Antonelliana, sulla tranvia a cremagliera Sassi-Superga, sulle scale mobili e sugli ascensori in servizio pubblico.

In particolare la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l'Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l'USTIF, i responsabili dell'esercizio e i costruttori - per le verifiche e prove funzionali su 98 impianti di ascensori e scale mobili al fine di concedere le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura a pubblico esercizio della linea 1 di metropolitana.

Le visite di collaudo sono iniziate non appena gli impianti sono stati via via dichiarati terminati, hanno riguardato più volte ogni impianto per sorvegliare che le prescrizioni poste con la prima visita fossero state messe in opera, sono proseguite fino alla data di apertura della metropolitana, avviata con una parte soltanto degli impianti in questione posti in funzione, e sono proseguite fino alla fine di aprile 2006, impegnando per l'Agenzia un professionista specificamente incaricato nonché due propri tecnici.

Nel 2006 sono state effettuate visite a tutti impianti di accesso alla linea 1 di Metropolitana, e sono stati rilasciati da parte dell'Agenzia n. 16 autorizzazioni all'apertura al pubblico degli impianti (relative a 34 ascensori e 64 scale mobili).

L'Agenzia opererà nel 2007 su una quantità paragonabile di impianti per la prossima apertura della tratta P.za XVIII Dicembre – Porta Nuova, e a data da definire assumerà, a seguito del trasferimento del contratto della metropolitana, le competenze del DPR 753/80 ai fini della sicurezza e della regolarità di esercizio per la metropolitana nel suo complesso.

Relativamente alle competenze in materia di sicurezza dei servizi svolti con autobus, nel 2006 sono state effettuate complessivamente 33 verifiche per i servizi urbani-suburbani ed extraurbani, che hanno dato seguito a 22 autorizzazioni, con prescrizione in 11 casi di realizzazione di interventi infrastrutturali.

Per quanto riguarda le competenze in materia di sicurezza dei servizi svolti con tram, nel 2006 sono state effettuate complessivamente n. 7 verifiche e successive autorizzazioni.

Infine sono state effettuate le verifiche idonee ad accertare la regolarità del servizio su impianti di ascensori e scale mobili di Stazione Lingotto – FS (6 verifiche a cui è seguita 1 autorizzazione), Stazione Madonna di Campagna – GTT (5 verifiche), Stazione Stura– GTT (2 verifiche a cui è seguita 1 autorizzazione); Mole Antonelliana (2 verifiche).

Nell'ambito delle competenze in materia di sicurezza sono state inoltre svolte 11 inchieste relative ad incidenti 6 dei quali afferenti al servizio autobus urbano-suburbano, 4 al servizio tramviario ed 1 relativo alla scala mobile di Madonna di Campagna.

11. CAPACITA' PROFESSIONALI, STRUMENTI E CONOSCENZE

Nel 2006 non sono state lanciate nuove iniziative di acquisizione di strumenti e conoscenze formali di rilievo tali da essere qui segnalate.

Si evidenzia tuttavia la crescita e la diffusione delle capacità di impiego di strumenti complessi, quali l'insieme dei modelli matematici ISTMO, di vaglio delle informazioni generate e di interpretazione dei risultati, e più in generale l'affinamento e la finalizzazione delle capacità di analisi logica, numerica e statistica ai fini progettuali, da parte dei tecnici più giovani e più recentemente entrati in Agenzia, e la trasmissione e l'amalgamazione dei saperi detenuti da coloro che hanno maggiore esperienza e capacità professionale, a supporto della qualità dei processi svolti.

PARTE III – RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

1. GESTIONE FINANZIARIA

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

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

Riscossioni	200.842.478,42	
Pagamenti	151.597.638,65	
<i>differenza</i>		49.244.839,77
Residui attivi della competenza	20.338.255,07	
Residui passivi della competenza	67.978.544,90	
<i>differenza</i>		-47.640.289,83
avanzo al 31.12.2006		1.604.549,94

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

- fondo iniziale di cassa al 1° gennaio 2006	€	47.828.726,15	
	€	209.593.588,67	
- riscossioni nell'esercizio	€	200.885.667,81	
- pagamenti nell'esercizio			
fondo di cassa al 31 dicembre 2006	€	56.536.647,01	
residui attivi	€	37.854.733,74	
residui passivi	€	86.676.775,36	
avanzo di amministrazione accertato	€	7.714.605,39	

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2006 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato in contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.

1.1. Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2006 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	8.670.000,00
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	3.311.925,55
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	202.963.254,24
Trasferimenti dalla Provincia e dai Comuni consorziati	€	5.174.883,59
Totale Titolo II	€	220.120.063,38
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	67.410,00
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	450.040,00
Rimborsi da Enti e privati	€	5.733,78
Totale Titolo III	€	523.183,78

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2006
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	220.120.063,38
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	523.183,78
<i>Totale generale Entrate Correnti</i>		<i>220.643.247,16</i>
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
<i>Totale generale Entrate da trasferim. di capitale</i>		<i>0,00</i>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2006, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Personale.	€	1.941.042,11
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	12.721,16
Prestazioni di servizi	€	329.112,75
Utilizzo di beni di terzi	€	167.663,69
Trasferimenti	€	216.384.434,97
Imposte e tasse	€	137.365,66
Totale Titolo I	€	218.972.340,34
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	66.356,88
Totale Titolo II	€	66.356,88

PARTE II - SPESA		Impegni 2006
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	218.972.340,34
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<i>Totale generale Spese correnti</i>		218.972.340,34
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	66.356,88
<i>Totale generale Spese in conto capitale</i>		66.356,88

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

	2006
<i>Entrate Correnti</i>	220.643.247,16
<i>Spese Correnti</i>	218.972.340,34
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<i>Situazione economica</i>	1.670.906,82

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2006 a € **66.356,88** sono stati interamente finanziati da entrate proprie.

1.1.1. Scostamento tra le previsioni

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

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2006</i>
<u>Entrate</u>			
Titolo II - Trasferimenti	215.646.450,00	221.576.500,00	220.120.063,38
Titolo III - Entrate extratributarie	227.000,00	227.000,00	523.183,78
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	2.535.000,00	2.535.000,00	537.486,33
Avanzo applicato	873.800,00	873.800,00	0,00
<i>Totale generale Entrate</i>	<i>219.282.250,00</i>	<i>225.212.300,00</i>	<i>221.180.733,49</i>
<u>Spese</u>			
Titolo I - Spese correnti	216.480.750,00	222.410.800,00	218.972.340,34
Titolo II - Spese in conto capitale	266.500,00	266.500,00	66.356,88
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	2.535.000,00	2.535.000,00	537.486,33
<i>Totale generale Spese</i>	<i>219.282.250,00</i>	<i>225.212.300,00</i>	<i>219.576.183,55</i>

Le previsioni iniziali sono state variate con deliberazione n. 1-2 dell'Assemblea consortile nella seduta del 25 settembre 2006. Con il medesimo provvedimento si è provveduto alla ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi ed alla presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate-** pari a € **1.456.436,62** derivano da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€		- 275.150,00
Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€		- 188.074,45
Minori trasferimenti da Regione Piemonte determinati da:			
- per ristoro IVA	€	- 4.656.324,13	
- per servizi minimi TPL	€	+ 1.348,98	
- per oneri CCNL	€	+ 87.079,39	- 4.567.895,76
Maggior trasferimento dal Comune di Torino per ristoro IVA	€		+ 4.727.440,44
Maggior trasferimento dalla Provincia di Torino per i servizi del TPL e oneri CCNL	€		+ 47.937,67
Minori trasfer. dagli altri Enti consorziati determinati da:			
- per IVA e servizi TPL	€	+ 47.560,82	
- per mancata delega Comune di Moncalieri	€	- 1.248.255,34	- 1.200.694,52

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a **€ 296.183,78** derivano da:

Maggiori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	67.410,00
Maggiori entrate per interessi attivi maturati su conto presso Banca d'Italia	€	225.040,00
Maggiori entrate per rimborsi da Enti e privati	€	3.733,78

Titolo IV – Entrate pari a € 0,00.

In sede di approvazione del Bilancio preventivo 2006 – Pluriennale 2006-2008, in via prudenziale, si ritenne di non esporre risorse al Titolo IV – Entrate derivanti da trasferimenti di capitali dalla Regione - in attesa che la stessa desse seguito a quanto già comunicato con lettera del 13/07/2005 che prevedeva l'impiego delle disponibilità derivanti dalla Legge 166/2002 per il rinnovo del materiale rotabile su gomma in Piemonte.

La Regione avrebbe dovuto indicare i criteri di massima di attribuzione ai soggetti di delega, in modo che l'Agenzia potesse iscrivere a Bilancio la parte di propria competenza.

Non essendo state espresse tali indicazioni non si è provveduto ad alcuna variazione rispetto alle previsioni iniziali.

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€ 3.438.459,66** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	126.107,89
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	3.378,84
Prestazioni di servizi	€	925.287,25
Utilizzo di beni di terzi	€	25.736,31
Trasferimenti	€	2.131.715,03
Imposte e tasse	€	27.714,34
Fondo di riserva	€	198.520,00

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€ 200.143,12** derivano dalle economie sull'intervento:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	200.143,12
---	---	------------

1.2. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€ 405.415,95** derivanti da:

Minori entrate dallo Stato e dalla Regione per ristoro IVA anno 2004	€	310.076,80
Minori entrate dallo Stato e dalla Regione per ristoro IVA anno 2005	€	44.837,91
Minori entrate dalla Provincia per conferimento fondo di dotazione	€	8.338,05
Minori entrate da Comune di Settimo per gestione contratto TPL anno 2005	€	42.111,97
Minori entrate da Comune di Chieri per gestione contratto TPL anno 2005	€	49,40
Minori entrate per interessi attivi	€	1,82

Si registra altresì una variazione in **attivo di € 8.338,05** derivante dalla risorsa “Conferimento fondo di dotazione degli altri Comuni consorziati” relativa alla quota del Comune di Piossasco, compensata dalla registrazione del minor residuo attivo a carico della Provincia di Torino.

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per € **1.509.554,64** derivanti da:

Minori spese gestione contratto TPL e copertura oneri CCNL anno 2004 – Delega Comune di Torino	€	312.004,18
Minori spese gestione contratto TPL e applicazione Iva anno 2005 – Delega Comune di Torino	€	408.819,04
Minori spese gestione contratto TPL e applicazione Iva anno 2005 – Delega Provincia Torino	€	34.600,06
Minori spese gestione contratto TPL e restituzione Iva anno 2005 - Delega Comune Settimo	€	45.266,76
Minori spese per gestione contratto TPL anno 2005 - Delega Comune Chieri	€	448,95
Minori spese per gestione contratti TPL Ferro - anno 2005	€	508.965,42
Minori spese per prestazioni di servizi	€	16.123,05
Minori spese per personale	€	172.828,76
Minori spese per imposte e tasse	€	280,00
Minore spese per utilizzo beni terzi	€	10.202,06
Minori spese in conto capitale	€	16,36

A riguardo delle spese in conto capitale si evidenzia che nel corso dell'anno 2006 sono stati effettuati trasferimenti di capitali in conto residui destinati alle aziende del TPL al fine del rinnovo e potenziamento del parco autobus, per un ammontare complessivo pari ad € 5.790.672,33, di cui € 5.675.503,33 a favore della GTT – Gruppo Torinese Trasporti Spa e € 115.169,00 a favore della società Sadem Spa.

1.3. Riscontro dei risultati della gestione

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

Gestione di competenza		
Totale accertamenti di competenza	+	221.180.733,49
Totale impegni di competenza	-	219.576.183,55
<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	+	1.604.549,94

Gestione dei residui		
Minori residui attivi riaccertati	-	397.077,90
Minori residui passivi riaccertati	+	1.509.554,64
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	1.112.476,74
Riepilogo		
<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	+	1.604.549,94
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	1.112.476,74
<i>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO</i>		0,00
<i>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO</i>	+	4.997.578,71
<u><i>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2006</i></u>	±	<u>7.714.605,39</u>
<i>FONDO DI DOTAZIONE</i>	-	2.500.000,00
<i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</i>	+	5.214.605,39

Si evidenzia che l'art. 187 del T.U.E.L. consente l'utilizzo dell'avanzo d'amministrazione, fra l'altro, per il finanziamento delle spese di funzionamento non ripetitive in qualsiasi periodo dell'esercizio nonché per il finanziamento di spese di investimento.

2. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

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

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

A T T I V O				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2006	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2006
		+	-	
A) IMMOBILIZZAZIONI				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	104.367,45	6.927,57	29.802,02	81.493,00
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.				
Totale immobilizzazioni	104.367,45	6.927,57	29.802,02	81.493,00
B) ATTIVO CIRCOLANTE				
CREDITI	26.664.666,82	217.349.748,80	206.159.681,88	37.854.733,74
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	
DISPONIBILITA' LIQUIDE	47.828.726,15	209.677.422,00	200.969.501,14	56.536.647,01
Totale Attivo circolante	74.493.392,97	427.027.170,80	407.129.183,02	94.391.380,75
RATEI E RISCOINTI				
RATEI ATTIVI	0,00	39.420,44		39.420,44
RISCOINTI ATTIVI	524.329,23	10.087,47	524.329,23	10.087,47
Totale ratei e risconti	524.329,23	49.507,91	524.329,23	49.507,91
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)	75.122.089,65	427.083.606,28	407.683.314,27	94.522.381,66
Conti d'ordine	202.836,08	62.870,88	2.836,08	262.870,88

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

E' stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2006 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

E' stato altresì verificato che il saldo delle "Disponibilità liquide" corrisponda al fondo cassa al 31/12/2006 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

P A S S I V O				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2006	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2006
		+	-	
A). PATRIMONIO NETTO	5.829.111,47	2.279.365,71	0,00	8.108.477,18
B) CONFERIMENTI	5.804.343,24	0,00	5.790.672,33	13.670,91
C) DEBITI	63.488.634,94	218.483.220,05	195.571.621,42	86.400.233,57
D) RATEI E RISCOINTI	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)	75.122.089,65	220.762.585,76	201.362.293,75	94.522.381,66
Conti d'ordine	202.836,08	62.870,88	2.836,08	262.870,88

E' stata verificata la corrispondenza al 31/12/2006 con il totale dei residui passivi risultanti dal conto del bilancio.

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

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

A) PROVENTI DELLA GESTIONE	+ 220.193.207,16	
B) COSTI DI GESTIONE	- 219.515.762,27	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+ 677.444,89	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 489.460,44	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 1.112.460,38	
RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)		2.279.365,71

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 8.108.477,18, è stato incrementato al 31 dicembre 2006 per € 2.279.365,71, pari al risultato economico d'esercizio. L'incremento del patrimonio é costituito essenzialmente dai proventi da trasferimenti al netto dei costi di gestione e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2006, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00 risulta ancora da incassare per € 64.967,27 dalla Provincia di Torino quale anticipazione della quota dei comuni che non hanno aderito sin dall'inizio al Consorzio, fatta salva la ripetizione della stessa alla Provincia da parte dell'Agenzia, al momento dell'adesione dei comuni stessi.

Si evidenzia che per il calcolo delle quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali, ammontanti a € 29.802,02, è stato applicato il disposto di cui all'art. 102 c. 5 del D.P.R. 917 del 22 dicembre 1986 e s.m.i., il quale consente di ammortizzare interamente nell'esercizio di acquisizione i beni di valore unitario non superiore a € 516,46.

PARTE IV – PERSONALE

La determinazione della dotazione organica dell’Agenzia è avvenuta il 16/01/2004 in vigore della legge finanziaria per l’anno 2004 (legge 24 dicembre 2003 n. 350), che nel confermare le disposizioni concernenti le pubbliche amministrazioni volte al contenimento ed alla riduzione della spesa per il personale, all’art. 3 comma 60, prevedeva che:

- i consorzi tra enti locali non rientrassero tra gli enti locali soggetti al patto di stabilità (circolare del Dipartimento per gli affari interni e territoriali del Ministero dell’interno n. 1/2004);
- in ogni caso venivano consentite le assunzioni connesse al passaggio di funzioni e competenze agli enti locali.

Tenuto conto che l’art. 91 del D.Lgs. 267 del 18 agosto 2000 T.U.E.L. prevede che gli enti locali adeguino i propri ordinamenti ai principi di funzionalità ed ottimizzazione delle risorse ed effettuino una programmazione triennale del fabbisogno di personale, il Consiglio di Amministrazione, con deliberazione n. 3/3 del 26/05/2004 ha, tra l’altro:

- approvato la programmazione del fabbisogno di personale per il triennio 2004-2005-2006 nella dotazione organica approvata con propria deliberazione del 16 gennaio 2004 n. 1/2, allegato C;
- stabilito che il fabbisogno di personale, in quanto derivante da valutazioni sugli obiettivi specifici e sulle conseguenti necessità produttive, dovesse avere un momento di riscontro e di verifica annuale in concomitanza con il PEG, in quanto è in tale sede che l’Amministrazione individua gli obiettivi concreti da raggiungere;
- dato atto che, essendo l’Agenzia un consorzio di nuova istituzione, la programmazione del fabbisogno di personale è parametrata alle effettive esigenze funzionali derivanti dalla domanda di servizi degli enti consorziati.

Coerentemente, con deliberazione n. 8/2 del 3/12/2004, il Consiglio d’Amministrazione ha ravvisato l’opportunità di ridefinire, se pur marginalmente, la dotazione organica in funzione degli obiettivi di efficienza e dei programmi di attività dell’ente approvando in via definitiva il piano assunzioni per l’anno 2004 e per gli anni successivi.

A seguito di tale rideterminazione, il costo della dotazione organica dell’Agenzia (incluso il costo del personale dirigente fuori pianta organica), è stato ridotto come illustrato nella tabella a margine:

COSTO PERSONALE COMPLESSIVO DOTAZIONE ORGANICA			
	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006
Costo derivante dalla deliberazione n. 1/2 del 16/01/2004	€ 1.424.547,31	€ 2.160.523,05	€ 2.210.920,05
Costo derivante dalla deliberazione n. 8/2 del 03/12/2004	€ 1.297.278,99	€ 1.797.513,09	€ 1.982.138,64
Minore spesa	€ 127.268,32	€ 363.009,96	€ 228.781,41

Il 2006 è stato caratterizzato dalla legge finanziaria 266/2005, che all’art. 1 comma 198, ha posto come limite alle spese di personale, per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008 il corrispondente ammontare dell’anno 2004 diminuito dell’1 per cento.

Nella situazione in cui si trovava l’Agenzia nel 2004, ovvero quella di un ente di nuova costituzione che stava iniziando solo allora ad acquisire le risorse umane dando attuazione al piano assunzioni, la norma, di fatto sarebbe stata inapplicabile in quanto il limite, pari ad € 848.325,43 sarebbe stato superato di oltre il 143,00% .

Peraltro, l’Assemblea, con deliberazione del 18/12/2006, ai fini della verifica del rispetto dell’art. 1 comma 198 della L. 266/2005, ha comunque determinato un limite alla spesa per il personale individuandolo in funzione del costo, a regime (anno 2006), della dotazione organica dell’Agenzia che, incluso il costo del personale dirigente fuori pianta organica, è pari ad € 1.982.138,64, al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie.

Sulla base di ciò la spesa per il personale del 2006, ai fini della verifica dell’art. 1 comma 198 della L. 266/2005 è pari ad € 1.698.541,04, al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie, risultando inferiore al limite come determinato dall’Assemblea pari a € 1.962.317,25 (importo ridotto dell’1%) al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie.

Peraltro la spesa del personale anno 2006 risulta comunque inferiore al limite come determinato dall’Assemblea, in quanto comprendendo l’IRAP e le spese accessorie, ai fini della verifica dell’art. 1 comma 198 della L. 266/2005 risulta determinata come segue:

Descrizione	Utile ai fini applicazione art. 1 , c. 198 L. 266/2005	Poste escluse ai fini applicazione art. 1 , c. 198 L. 266/2005	Totale costo Agenzia
<i>Retribuzioni ed oneri accessori dipendenti</i>	1.692.910,27	204.281,86	1.897.192,13
<i>Collaboraz. Coord.e continuative</i>	5.630,78	13.200,00	18.830,78
<i>Totale al lordo oneri riflessi</i>	<i>1.698.541,05</i>	<i>217.481,86</i>	<i>1.916.022,91</i>
<i>Buoni pasto</i>	17.007,64	6.394,00	23.401,64
<i>Spese missioni e partecipazione seminari</i>	0,00	1.617,56	1.617,56
<i>Totale intervento “Personale”</i>	<i>1.715.548,69</i>	<i>225.493,42</i>	<i>1.941.042,11</i>
<i>IRAP</i>	<i>109.160,79</i>	<i>14.682,21</i>	<i>123.843,00</i>
<i>Totale complessivo anno 2006</i>	<i>1.824.709,48</i>	<i>240.175,63</i>	<i>2.064.885,11</i>

Sulla base della citata deliberazione dell’Assemblea, sentite le OO.SS. di categoria, il 21 dicembre del 2006 si provveduto a convertire in contratti a tempo indeterminato i 6 contratti di formazione e lavoro in essere presso l’Agenzia.

La seguente tabella evidenzia il livello di copertura della dotazione organica dell’Agenzia con il personale in servizio al 31/12/2006.

Presenti al 31/12/2006 / Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	-	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0/1	1/2	-	1/3
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		0/2	5/5	1/2	6/9
Area Pianificazione e Controllo		1/2	10/10	0/1	11/13
Totale		1/5	17/19	2/4	20/28

A seguito della cessazione del rapporto di lavoro con il dott. Mauro Loverier, dal 1/9/2006 le funzioni di direttore generale sono state svolte vicariamente dall'ing. Piero Luigi Gentile, direttore dell'Area di Pianificazione e Controllo.

Al fine di un approfondimento analitico sulla spesa del personale, si evidenziano, come già avvenuto nel passato anno, due indicatori che misurano l'incidenza del costo del lavoro rispetto sia alle attività svolte dall'Agenzia nel suo complesso sia a quelle riguardanti direttamente i servizi TPL (escluse pertanto le attività di natura strettamente istituzionale ed i correlati costi di funzionamento). Gli indicatori sono posti a confronto con quelli del 2005.

<i>Indicatori 2006</i>				<i>2005</i>
<i>Incidenza del costo del personale rispetto alla massa amministrata¹</i>	<i>Costo del personale²</i> <i>Massa amministrata</i>	<i>1.341.942,98</i> <i>219.576.183,55</i>	<i>=0,611%</i>	<i>= 0,566 %</i>
<i>Costo del personale rispetto servizi</i>	<i>Costo del personale</i> <i>Vetture*km di servizi offerti</i>	<i>1.341.942,98</i> <i>62.806.427</i>	<i>= 0,021 a km</i>	<i>= € 0,020 a km</i>

¹ Per massa amministrata si intende il totale generale delle spese di competenza.

² Nel costo del personale non si tiene conto del costo del direttore generale. Al fine di operare un confronto omogeneo, gli indicatori del 2005 sono stati ricalcolati indicando al numeratore il costo del personale al netto del costo del direttore generale.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie positive valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2006 per la gestione dell'Agenzia.