

**ALLEGATO A**

**RENDICONTO DELLA GESTIONE 2008**

**RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO**

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

**MARZO 2009**

La struttura della relazione che segue ripercorrerà, per quanto possibile, quella della relazione al Bilancio Previsionale 2008, verificando in particolare le seguenti Parti:

Parte I: quadro normativo

Parte II: pianificazione e controllo

Parte III: relazione economico e finanziaria

Parte IV personale.

## INDICE

PARTE I -QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI .....	5
PARTE II – PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2008 .....	11
1. Predisposizione degli elementi tecnici per la concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di competenza dell’Agenzia .....	11
1.1. Gara per la concessione dei servizi di competenza dell’Agenzia .....	11
2. Le esigenze di mobilità dei cittadini e il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell’area metropolitana di Torino.....	12
2.1. Indagini sulla mobilità delle persone e qualità dei sistemi di trasporto e sulla frequentazione del sistema TPL .....	12
2.2. Sviluppo della strategia del sistema TPL in area metropolitana .....	16
2.3. Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano .....	17
2.4. Valutazione della capacità del Nodo di Torino per conto dell’Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione .....	20
3. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale per il 2008.....	23
3.1. Valutazione delle istanze e progetti di miglioramento e sviluppo del sistema ferroviario.....	23
3.2. Lo sviluppo della metropolitana.....	26
3.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano .....	27
3.4. Il miglioramento del Trasporto Pubblico nelle aree esterne della conurbazione .....	30
4. Sviluppo del sistema tariffario integrato .....	32
5. Eventi di rilievo ai quali ha preso parte l’Agenzia.....	32
5.1. EMTA General Meeting.....	32
5.2. Urban Promo .....	33
6. Gestione dei Contratti di Servizio .....	33
6.1. Gestione dei contratti ferroviari .....	33
6.2. Contratti di Servizio conferiti dalla Provincia di Torino e dalle Città di Torino, Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese .....	36
7. Strategia degli investimenti.....	40
7.1. Programma di contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile. ....	41
7.2. Programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate di TPL relative alle Linee extraurbane di competenza dell’Agenzia.....	41
8. Osservazione dei servizi.....	42
9. - Gestione delle incombenze relative alla sicurezza.....	43
10. Capacità professionali, strumenti e conoscenze .....	44
10.1. Corso Viriato-CapRes .....	44
PARTE III – RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA .....	45
1. GESTIONE FINANZIARIA.....	45
1.1. Gestione di competenza .....	46
1.2. Gestione residuale .....	51
1.3. Riscontro dei risultati della gestione .....	52
2. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE.....	54
PARTE IV – PERSONALE.....	57



## PARTE I -QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

### **Periodo transitorio ex D.Lgs. 422/1997.**

L'Assemblea degli Enti consorziati, con delibera n. 2/2 del 30 giugno 2004, aveva disposto di *“prorogare il periodo di validità dei contratti di servizio in essere di trasporto pubblico locale, stipulati in attuazione della deliberazione dell'Assemblea del 28 novembre 2003, prot. n. 4/3, fissandone il termine finale di validità al 31/12/2004 o comunque – subordinatamente all'assegnazione, da parte regionale, delle risorse necessarie per il finanziamento dei servizi - al maggior periodo in cui vigerà la procedura semplificata degli affidamenti, di cui all'art. 21 della della L.R. 1/2000”*.

L'art. 10 della L.R. Piemonte 17/2004, modificativa della L.R. 1/2000, ha stabilito 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. Inoltre, con l'art. 11 comma 2-quater della L.R. 1/2000 si è stabilito che la Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio.

Il termine di durata del periodo transitorio, fissato originariamente al 31 dicembre 2003 dal Decreto Legislativo n. 422/97, e poi al 31 dicembre 2005, in forza del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni in legge 27 febbraio 2004, n. 47, è stato prorogato, dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria per il 2006), al 31 dicembre 2006. Successivamente, in forza dell'art. 4 bis del D.L. 28 dicembre 2006, n. 300 (convertito con modificazioni con legge 26 febbraio 2007, n. 17) è stato posticipato il termine del periodo transitorio al 31 dicembre 2007,

Peraltro, il comma 3 ter, lett. b) dell'art. 18, del D.Lgs. 422/97 (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, [...] 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 [...]. Le società interessate dalle operazioni di fusione [...] 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.”*

Tale fattispecie è riscontrabile nella società G.T.T. S.p.A., società frutto della fusione avvenuta il 1/01/2003 tra le società ATM e SATTI, entrambe affidatarie di servizi di

TPL operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale (servizi urbani e suburbani di Torino, servizi di TPL extraurbani della provincia di Torino). E' quindi soddisfatto il requisito prescritto alla lett. b) del citato comma 3 ter dell'art. 18, del D.Lgs. 422/97.

Con riferimento ai servizi di competenza dell'Agenzia, l'art. 19 comma 2 dell'Accordo di Programma, sottoscritto il 26/03/2008 tra Regione Piemonte e Agenzia 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.

#### **Art. 23bis L. 133/2008**

Il quadro normativo dei servizi pubblici, compreso quello dei trasporti pubblici locali, nel corso del 2008 ha registrato l'ennesimo intervento da parte del legislatore che, con l'art. 23 bis della L. 133/2008, ha previsto, 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 (ormai 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.*

Al 31/12/2008, i Regolamenti attuativi non erano ancora stati emanati (né lo sono alla data di approvazione della presente relazione).

### **Quadro dei finanziamenti**

Nel contesto sopra delineato e sempre sulla base dell'indirizzo di cui alla citata deliberazione CdA del 10/1 del 28/12/2005, l'Agenzia ha provveduto anche per l'anno 2008 ad impegnare le risorse necessarie a garantire la copertura economica dei contratti di servizio di propria competenza.

A tal proposito, si evidenzia che il 26/03/2008, è stato sottoscritto con la Regione Piemonte l'Accordo di programma 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 2008, in € 154.905.008,47. A tali risorse si aggiungono quelle destinate al finanziamento dei servizi minimi ferroviari di competenza dell'Agenzia che al 2008 ammontano ad € 47.561.981,17 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 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.

A dette risorse si aggiungono quelle derivanti dall'art. 9, comma 4, della legge 7 dicembre 1999, n. 472.

Come già ricordato nella precedente relazione l'Agenzia ha concluso positivamente il ricorso proposto dal Ministero dell'Interno, avverso la sentenza TAR Piemonte 78 del 2006 che aveva annullato:

- il provvedimento del Ministero dell'Interno prot. 2122/2005 data 5 maggio 2005 che rigettava l'istanza di contribuzione ex art. 9 comma 4 della L. 472/99;
- l'art. 2, comma 1, del decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con il Ministro delle finanze e con il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 22 dicembre 2000 (*“Procedure e modalità per l'attribuzione di contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio in materia di trasporto pubblico, in attuazione dell'art. 9, comma 4, della legge 7 dicembre 1999, n. 472”*).

Nel luglio del 2008, l'Agenzia ha riscosso dal Ministero dell'Interno le somme relative agli anni dal 2004 al 2007 che sono state prontamente liquidate alle Aziende concessionarie (per complessivi € 31.425.554,67), senza peraltro dover ricorrere al giudizio di ottemperanza della sentenza vedendo quindi riconosciuto da parte del Ministero.

Sulla base delle indicazioni contenute nella deliberazione dell'Assemblea di approvazione del Programma Triennale dei Servizi 2007-2009, (deliberazione 3/2 del 16/06/2007), laddove si prevedeva che i Comuni di Collegno, Grugliasco, Nichelino, Orbassano, Rivoli, San Mauro, Venaria, dovessero garantire l'attuale livello



d'integrazione al fondo regionale trasporti trasferito all'Agenzia, con i contributi corrisposti direttamente a GTT S.p.A., il 18/12/2008, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato lo schema di Accordo di Programma da sottoscrivere con il Comune di Nichelino per il finanziamento dei servizi afferenti il territorio comunale. Lo schema sarà firmato nel corso del 2009.

Lo schema di Accordo, personalizzato alle singole realtà Comunali, è stato inviato agli altri Comuni interessati.



## **PARTE II – PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2008**

Nel Bilancio Previsionale 2008 le attività di Pianificazione e Controllo hanno previsto l'evoluzione del sistema di Trasporto Pubblico dell'area metropolitana verso gli obiettivi di medio periodo assunti dal PTA.

I principali ambiti di attività riguardavano :

- l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi
- l'attivazione del Piano di miglioramento della Mobilità Urbana definito all'interno del PTA con l'estensione del servizio della metropolitana a Porta Nuova;
- lo sviluppo del progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Nell'esercizio 2008 si portava avanti anche la prima indagine IMQ di grandi dimensioni, condotta direttamente dall'Agenzia, e veniva effettuata, su incarico dell'“Osservatorio per la linea ferroviaria Torino – Lione” l'analisi di capacità del nodo ferroviario di Torino. Si tratta di due attività che contribuiscono ad affermare il ruolo dell'Agenzia e la propria missione.

Nel seguito della relazione sono descritte le iniziative intraprese nel corso dell'anno ed i risultati delle attività.

### **1. Predisposizione degli elementi tecnici per la concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di competenza dell'Agenzia**

#### **1.1.Gara per la concessione dei servizi di competenza dell'Agenzia**

Nel 2008 sono continuate le attività di definizione del capitolato per la gara per l'individuazione dei nuovi concessionari dei servizi di trasporto pubblico locale, come previsto dalla normativa vigente, nonché dai programmi triennali dei servizi di TPL della Regione Piemonte e dell'Agenzia per il periodo 2007-2009.

Le attività necessarie all'espletamento delle procedure di gara possono essere classificate secondo quattro grandi temi:

1. attività progettuali (definizione del capitolato dei servizi, dei contenuti della gara, degli obiettivi di qualità e quantità del servizio, degli strumenti di controllo);
2. attività preliminari alla gara (individuazione e stima dei beni essenziali, regole per la messa a disposizione dei beni essenziali, individuazione del personale, intesa per il trasferimento dei beni e del personale)
3. attività inerenti la predisposizione della procedura di gara per la scelta del concessionario a cui affidare la gestione dei servizi (individuazione delle procedure da utilizzare, della metodologia di valutazione delle offerte più adeguata, stesura dei documenti di gara e degli atti conseguenti);
4. attività inerenti l'espletamento della procedura di gara (valutazione delle offerte, procedure di aggiudicazione, affidamento dei servizi).

Le attività sub 1 e sub 2 sopra citate porteranno alla elaborazione e raccolta di documentazione e dati descrittivi della situazione di gara. Tale attività dovrà prevedere l'informatizzazione della modulistica di gara (in particolare per quanto riguarda gli aspetti del programma di esercizio da portare a valutazione).

L'attività sub 3 porterà alla predisposizione della documentazione di gara e degli elementi di valutazione dell'offerta.

L'attività sub 4 rappresenta la vera e propria procedura di valutazione delle offerte e l'individuazione dell'aggiudicatario del servizio.

L'attivazione delle procedure concorsuali, data la complessità dei compiti da svolgere ed il particolare rilievo degli interessi coinvolti, è stata sviluppata attraverso un gruppo di lavoro articolato nelle varie competenze richieste dalla complessità della procedura, costituito principalmente dai dipendenti delle strutture interessate dell'Agenzia (Servizi Giuridico e Contratti, Pianificazione e Marketing, Servizio alla Mobilità, Strategia e Qualità nonché Bilancio e Ragioneria), che possa far fronte alle molteplici problematiche derivanti dalla gara.

Il gruppo, considerati i carichi di lavoro ordinariamente svolti dai dipendenti e la particolare complessità del compito da svolgere è stato integrato con professionalità esterne.

Tali professionalità sono state individuate, con il consenso del Comune di Torino, fra dipendenti dello stesso Comune, ai sensi dell'art. 32 dello Statuto e l'art. 2 del "Regolamento per il conferimento di incarichi di collaborazione, studio o ricerca, o consulenza a soggetti estranei all'Amministrazione", in correlazione a quanto previsto dall'articolo 7, comma 6, del D.Lgs. 165/2001 e s.m.i. e dall'articolo 110, comma 6, del D.Lgs. 267/2000 e s.m.i. che prevedono tale opportunità.

## **2. Le esigenze di mobilità dei cittadini e il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino**

### **2.1. Indagini sulla mobilità delle persone e qualità dei sistemi di trasporto e sulla frequentazione del sistema TPL**

Compito istituzionale dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è svolgere con cadenza biennale indagini sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti a livello provinciale. La metodologia seguita dall'inizio degli anni 90 per le indagini campionarie sulla mobilità in Provincia di Torino prevede l'alternanza di un'indagine con campione di grandi dimensioni (25 mila – 30 mila intervistati) e di una con campione di piccole dimensioni (5 mila – 6 mila intervistati). Dal momento che l'indagine del 2006 è stata condotta su un campione di piccole dimensioni, per l'indagine IMQ 2008 è previsto un campione di grandi dimensioni. Tutte le indagini sino ad ora condotte sono state svolte con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) e rivolte agli utenti di telefonia fissa presenti nei pubblici elenchi. Per diversi anni l'universo degli abbonati al telefono fisso presenti nei pubblici elenchi è stato ragionevolmente ritenuto rappresentativo della popolazione residente. Tuttavia, in anni recenti sono comparsi due ordini di mutamenti che portano a ritenere che tale universo non possa più essere considerato rappresentativo dell'intera popolazione. 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 e correggere la metodologia di indagine campionaria sino ad ora adottata.

#### **2.1.1. Progettazione ed esecuzione dell'indagine IMQ 2008**

Nei primi mesi del 2008 l'Agenzia ha completato la procedura di selezione del soggetto a cui affidare l'esecuzione dell'indagine IMQ 2008. Obiettivo della selezione concorsuale è stato

quello di trovare un fornitore che fosse in grado di effettuare, come nelle edizioni precedenti, un'indagine con tecnica CATI (Computer Aided Telephone Interview) ma anche di elaborare un progetto di indagine complementare ad essa al fine di raggiungere le quote di popolazione altrimenti non raggiungibili per i due motivi sopra esposti. Il questionario CATI e la metodologia di proposizione dello stesso sono sempre basati sulle esperienze della passate campagne di rilevazione, effettuate fino al 2004 da GTT e nel 2006 dall'Agenzia, assicurando la continuità metodologica e la confrontabilità dei risultati rispetto alle indagini precedenti. In aggiunta al field CATI il committente aggiudicatario ha proposto una metodologia di indagine complementare consistente in una fase di interviste personali a domicilio rivolte a cittadini residenti non raggiungibili con il telefono fisso, perché privi di esso o perché non presenti negli elenchi nonché una fase di interviste al cordone (stradale, ferroviario, aereo, bus extraurbano) e un'ultima fase di interviste presso alcune comunità di religiosi e di militari.

Successivamente, nel mese di aprile è iniziato il field dell'indagine telefonica CATI che si è concluso ai primi di giugno. L'autunno ha visto l'avvio della fase di interviste personali a domicilio e al cordone. Per quanto riguarda le interviste presso le comunità la conclusione è prevista nei primi mesi del 2009.

### ***2.1.2. Indagine CATI: Primi risultati sull'uso dei mezzi***

Dalle prime analisi dei risultati dell'indagine CATI 2008 emergono le seguenti linee di tendenza rispetto al 2006:

- La mobilità complessiva dei residenti nell'area metropolitana torinese passa da 3 milioni 763 mila spostamenti / giorno nel 2006 a 3 milioni e 158 mila nel 2008 con una diminuzione del 16% rispetto alla precedente indagine (Figura 1).
- La mobilità motorizzata passa da 2 milioni 537 mila spostamenti /giorno a 2 milioni 199 mila con una diminuzione del 15% (Figura 2).
- Tale diminuzione è dovuta soprattutto all'andamento della mobilità con uso dell'auto che, passando da 1 milione 959 mila a 1 milione 619 mila spostamenti nel giorno feriale, registra una riduzione del 17%.
- Gli spostamenti con mezzo pubblico rimangono invariati in valore assoluto intorno ai 578-580 mila spostamenti. Pertanto, grazie alla contrazione della mobilità privata, si osserva una ripresa della quota di mercato del TPL che passa dal 22,8% del 2006 al 26,4% del 2008.
- Analizzando nel dettaglio i singoli mezzi pubblici, si segnala un forte aumento dell'uso della metropolitana con l'entrata in esercizio della tratta XVIII Dicembre – Porta Nuova (75 mila spostamenti nel 2008 tra monomodali e plurimodali, contro i 31 mila del 2006). Gli altri mezzi pubblici presentano invece una diminuzione, più evidente nel trasporto ferroviario e meno accentuata nel trasporto su gomma.

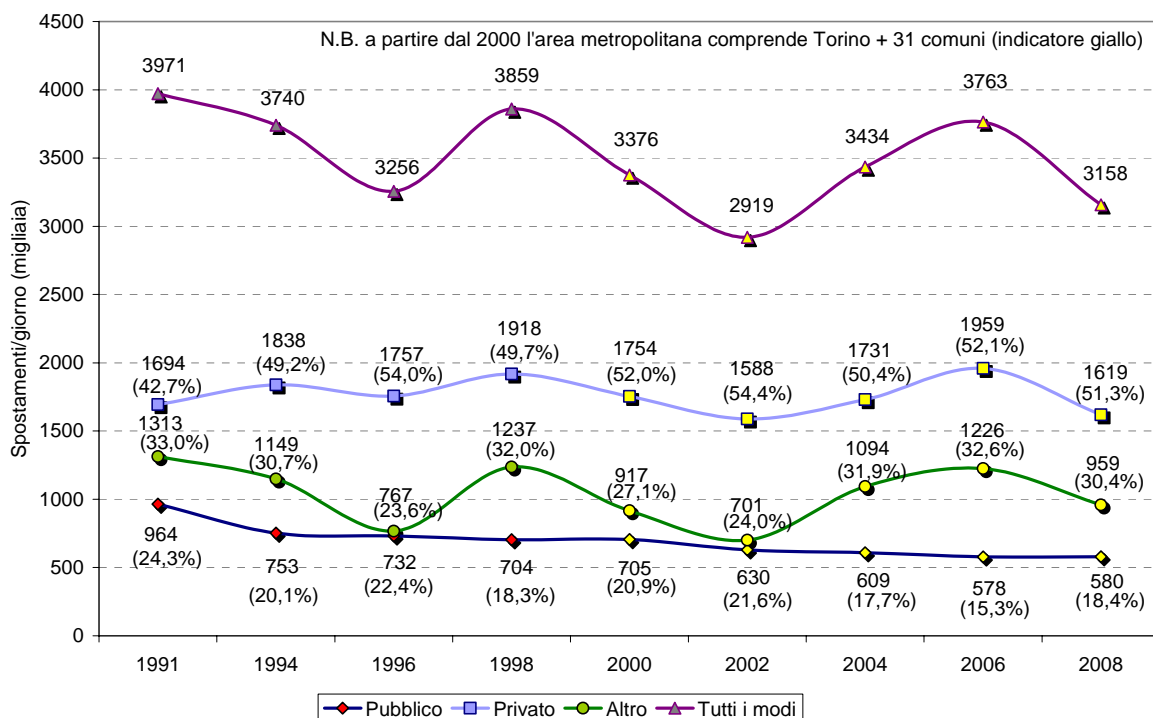


Figura 1 - IMQ2008: Mobilità complessiva e per mezzo - Residenti area metropolitana

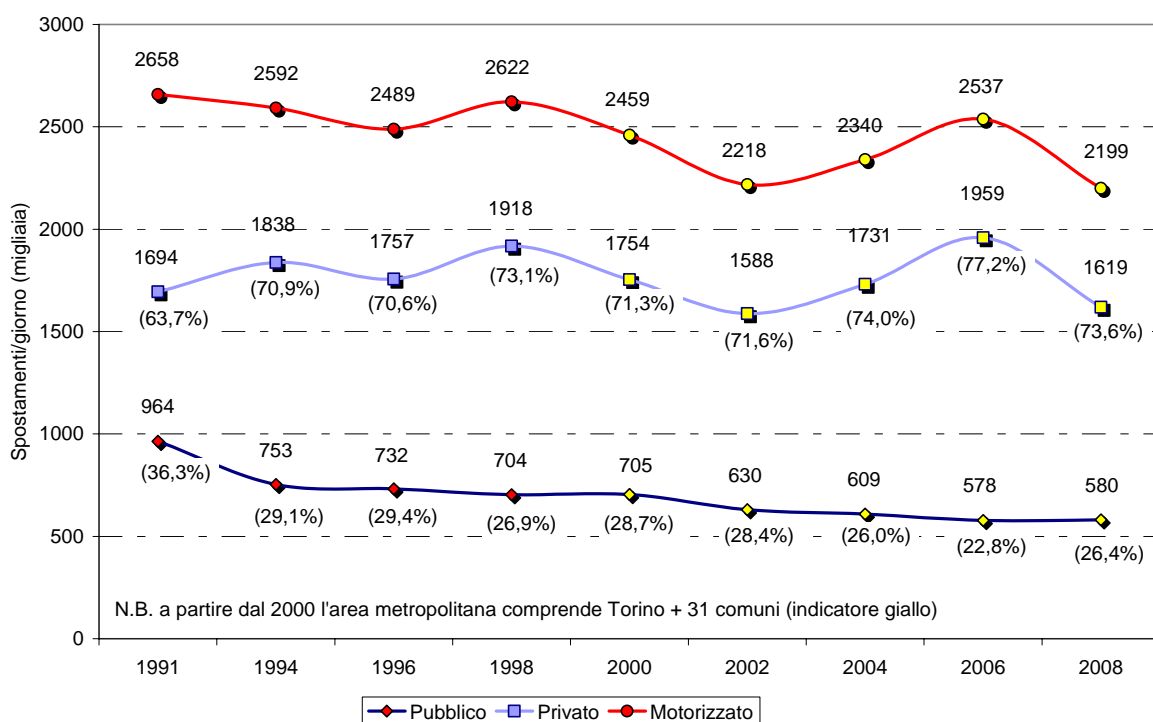


Figura 2 - IMQ2008: Dettaglio mobilità motorizzata - Residenti area metropolitana

### 2.1.3. Indagine CATI: Primi risultati sulla qualità percepita

Per quanto riguarda invece la qualità percepita, i giudizi sul trasporto pubblico nel suo complesso presentano negli ultimi anni un andamento crescente. L'auto privata presenta voti

superiori a quelli del trasporto pubblico ma il suo gradimento tra il 2004 e il 2006 è in calo solo parzialmente recuperato nel 2008 (Figura 3).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Trasporto pubblico	6,37	6,58	<b>6,70</b>
Auto privata	7,20	6,96	<b>7,10</b>

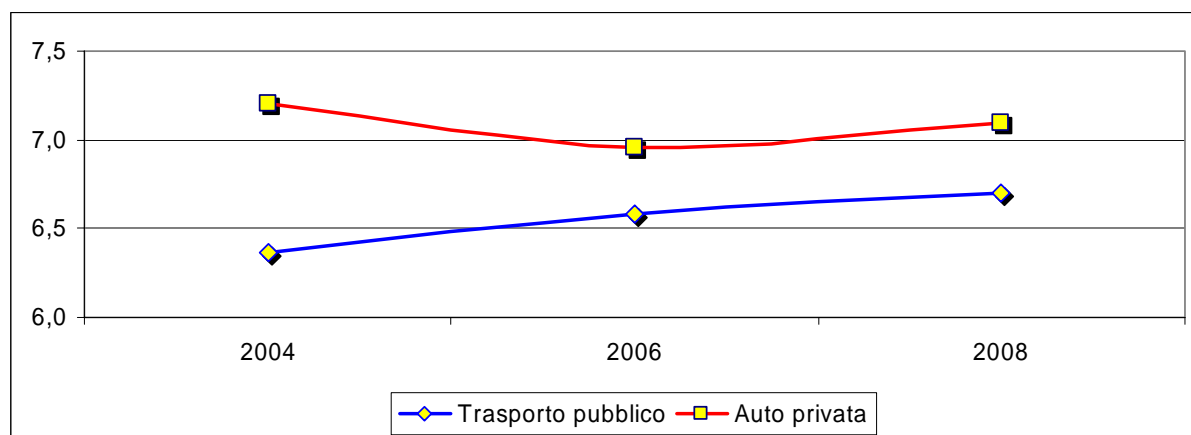


Figura 3 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio trasporto pubblico e auto - residenti area metropolitana

Di seguito si riporta il dettaglio dei giudizi dei singoli mezzi pubblici. Si evidenziano l'elevato gradimento della metropolitana e il calo dei giudizi della ferrovia (Figura 4).

Giudizio iniziale (residenti Area Metropolitana)	2004	2006	2008
Urbano di Torino	6,35	6,59	<b>6,73</b>
<i>Urbano di superficie</i>	6,35	6,46	<b>6,41</b>
<i>Metropolitana</i>		8,73	<b>8,78</b>
Extraurbano	6,68	6,46	<b>6,61</b>
Ferrovia	6,33	6,48	<b>5,90</b>

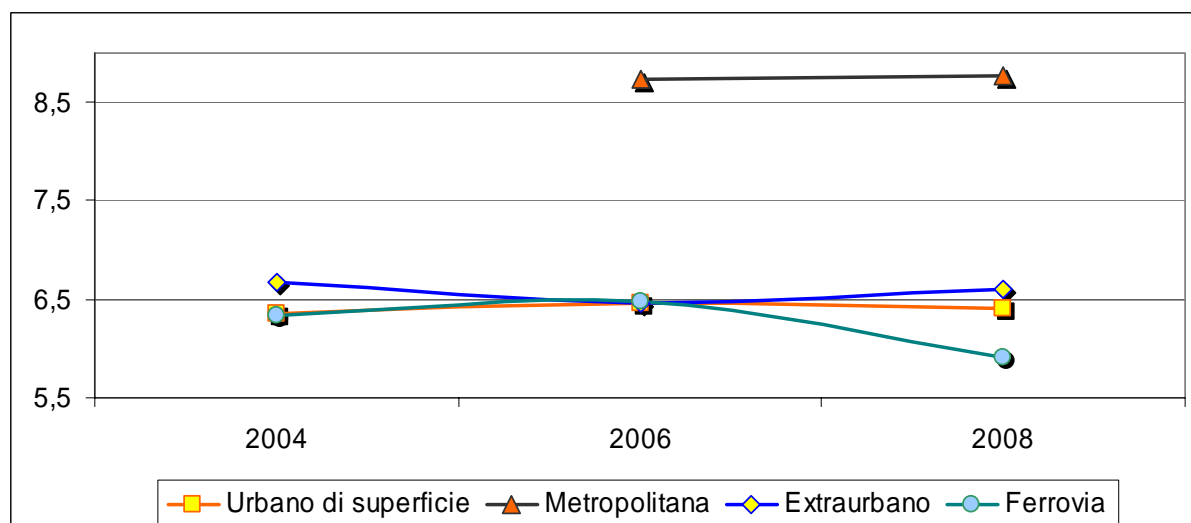


Figura 4 - IMQ2008: Giudizio iniziale medio mezzi pubblici - residenti area metropolitana

Per quanto concerne la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all'Agenzia, continua l'attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative

all'uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri. Questi dati, per quanto riguarda il sistema bus extraurbano, sono raccolti due volte all'anno da parte delle Aziende come obbligo contrattuale. Per il trasporto pubblico urbano e suburbano di Torino, in assenza di tale obbligo, GTT effettua tuttavia conteggi non sistematici ma focalizzati su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete. Tali conteggi aggiornano quelli del 1998-99 che costituiscono l'ultima fonte completa di informazioni sulla frequentazione della rete urbana e suburbana.

## **2.2. Sviluppo della strategia del sistema TPL in area metropolitana**

### **2.2.1. Sviluppo di breve - medio periodo del sistema TPL**

A fine 2007 l'Agenzia ha avviato una fase di pianificazione rivolta all'orizzonte 2012, ma con alcune focalizzazioni al 2008 ed al 2009-2010

Il lavoro è stato impostato come affidamento di incarico professionale ad esperti di fama internazionale ed allo scopo è stata bandita una selezione pubblica che ha visto come affidatario lo studio IBV Hüsler AG di Zurigo.

Le attività sono effettivamente iniziate a fine marzo 2008 con la specificazione dei temi di studio

- miglioramento dell'attuale (2008) rete di TPL con particolare riguardo all'assetto complessivo ed ai seguenti aspetti specifici:
  - modifica della rete serale e istituzione di un servizio notturno
  - revisione del servizio nelle zone nord (Falchera-Stura-Barca) e sud (Mirafiori) di Torino in relazione al completamento e potenziamento della linea 4 tranviaria
  - revisione del servizio nella zona Ovest (Collegno-Grugliasco) dell'area metropolitana, in relazione al completamento fino a Porta Nuova della linea 1 di metropolitana automaticacon analisi critica delle proposte già formulate dall'Agenzia;
- miglioramento del coordinamento dei diversi componenti del sistema TPL con l'apertura parziale della nuova stazione di Porta Susa (2009);
- nuovo assetto della rete TPL in relazione all'inizio del Servizio Ferroviario Metropolitano e dell'estensione del servizio sulla linea 1 della metropolitana (2012).

Nel corso del 2008 è stato affrontato e concluso il primo tema ed avviato il secondo.

Con riferimento al primo tema di studio ed al primo aspetto specifico di questo, l'interlocuzione con lo studio IBV Hüsler AG ha permesso di fissare alcuni principi che sono stati adottati nella definizione del servizio notturno che ha poi effettivamente preso avvio a fine giugno 2008. Già i primi documenti consegnati (luglio 2008) contenevano alcune considerazioni sull'efficacia dei tracciati delle alcune linee, (che hanno poi avuto riscontro nei dati di frequentazione) ed alcune proposte di variazione di cui si intende tener conto nella revisione che si intende effettuare nel corso del primavera 2009.

Con riferimento all'intero primo tema si è pervenuti a

- analisi della struttura generale della rete: non sono emersi evidenti manchevolezze se non, dal punto di vista dell'architettura della rete su impianto fisso, l'opportunità del prolungamento in asse della linea tranviaria 13.
- definizione dei tracciati più efficaci per una rete notturna basata su 10 linee radiali: la validità dei tracciati identificati dall'Agenzia e da GTT è sostanzialmente confermata,



tranne che per le linee 18 e 68 che interessano zone con relativa bassa densità di popolazione; sono state identificate alcune varianti di tracciato volte a servire una maggior quantità di popolazione

- proposta preliminare per una rete serale semplificata rispetto alla rete diurna, costituita da 31 linee (rispetto alle circa 80 linee ordinarie della rete diurna)

analisi del servizio nelle zone Nord e Sud di Torino ed Ovest dell'area Metropolitana: sono state identificate, rispetto alle proposte di revisione già formulate dall'Agenzia, ulteriori potenzialità di riorganizzazione.

### **2.3.Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitan**

Nel corso del 2008, l'Agenzia ha proseguito la pianificazione del Sistema Ferroviario Metropolitan, secondo due filoni principali:

- aumentare la conoscenza del progetto e la sua condivisione nel territorio
- approfondire il progetto

Per quanto riguarda il primo punto, l'Agenzia ha organizzato una serie di incontri sui territori interessati dal SFM, a cui hanno partecipato amministratori locali e cittadini. Tali incontri si sono svolti inizialmente nei comuni di Chieri, Chivasso, Ciriè, Collegno, Moncalieri, Nichelino, Orbassano e Rivarolo. In seguito il progetto SFM (con un particolare approfondimento sulle stazioni cittadine) è stato illustrato a Torino prima alla conferenza dei capigruppo del Comune e, successivamente, in una serie di incontri nelle Circoscrizioni.

Gli incontri sul territorio hanno permesso di favorire la conoscenza del progetto, dei suoi obiettivi e delle strategie che lo guidano, raccogliere osservazioni e proposte, mettere in sinergia le iniziative locali coerenti con il disegno del sistema. Durante ogni incontro è stata distribuita una specifica documentazione sul SFM e le sue relazioni con il territorio preparata dall'Agenzia.

A Novembre il progetto del SFM è stato presentato a Venezia in occasione di Urban Promo, mostra e convegno sulla pianificazione urbana e territoriale. In quest'occasione il progetto del SFM è stato pubblicato sul catalogo della mostra e su Edilizia&Territorio.

Per quanto riguarda l'approfondimento del progetto sono stati organizzati a gennaio due giorni di studio ad Asti a cui hanno partecipato rappresentanti di Agenzia, Regione, GTT, Trenitalia e RFI. Obiettivo delle giornate è stata la pianificazione dei trasporti ferroviari metropolitani e regionali per il periodo 2009-2015. Sono stati approfonditi i criteri per dimensionare l'offerta di servizio, i vincoli infrastrutturali presenti e futuri, il coordinamento delle linee regionali sul sistema ferroviario metropolitano, l'evoluzione dell'offerta di treni lungo percorso, Alta Velocità e merci. Sono state inoltre trattate le modifiche a breve termine dell'orario in relazione alla prosecuzione degli lavori infrastrutturali in corso e in vista dell'evoluzione futura dei servizi.

Nel corso dell'anno è stato approfondito il tema del materiale rotabile. L'Agenzia ha continuato le valutazioni intraprese per definire le caratteristiche e la quantità dei treni necessari al migliore svolgimento del servizio. A questo scopo sono stati organizzati incontri esplorativi con aziende produttrici di materiale rotabile e con aziende che offrono treni in leasing, affinché illustrassero le loro soluzioni alle esigenze del SFM.

È inoltre proseguito il monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti e dei cantieri relativi alle opere infrastrutturali necessarie per il pieno dispiegamento del SFM. Per ogni opera sono state realizzate delle schede di approfondimento aggiornate durante l'anno. Sono state inoltre organizzate delle visite tecniche ai cantieri del passante ferroviario, in particolare modo a Zappata e in occasione della apertura della nuova stazione di Porta Susa.

Allo stesso tempo è stato realizzato un confronto tra il sistema progettato dall'Agenzia e i sistemi ferroviari presenti in altre città europee.

Nel corso dell'anno l'approfondimento del progetto del SFM è stato condotto in accordo e in parallelo con lo sviluppo dei lavori dell'Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione all'interno del quale l'Agenzia ha continuato a svolgere un ruolo attivo, partecipando alle circa 35 riunioni tenute nel 2008.

A partire da gennaio l'Agenzia ha effettuato una approfondita valutazione della capacità della rete ferroviaria del Nodo di Torino che ha consentito di approfondire molti temi del SFM (per la descrizione di questa attività si rimanda al successivo paragrafo).

Nello stesso periodo la Provincia di Torino è stata incaricata dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti della realizzazione del "Piano Strategico per il Territorio Interessato dalla Direttrice Ferroviaria Torino-Lione". Nel corso dei lavori per la realizzazione del piano è stato richiesto all'Agenzia di elaborare un documento sintetico sul SFM. Nel documento preparato dall'Agenzia ("Piano Strategico Valle di Susa - Asse Mobilità ed Accessibilità: Il Sistema Ferroviario Metropolitano dell'Area Torinese") partendo dagli obiettivi e dalle finalità del SFM, si concentra l'attenzione sugli interventi necessari per la attivazione del SFM alla conclusione dei lavori del Passante Ferroviario di Torino previsti per il 2012 (interventi sia interni che esterni al nodo di Torino). Oltre l'analisi infrastrutturale vengono anche stimate le risorse finanziarie necessarie all'avvio ed alla gestione del SFM.

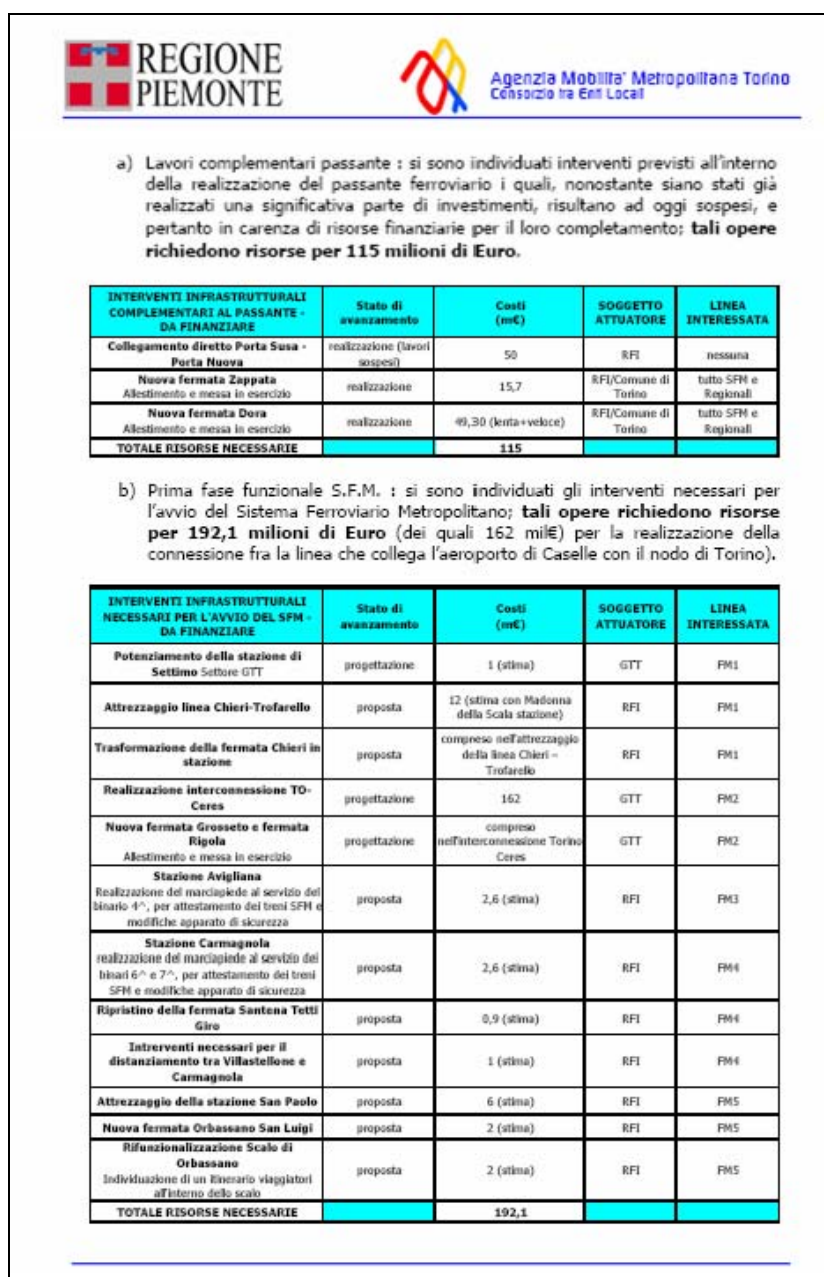


Figura 5 - “Piano Strategico Valle di Susa - Asse Mobilità ed Accessibilità: Il Sistema Ferroviario Metropolitan dell’Area Torinese” tabelle riepilogative degli interventi infrastrutturali

Alla conclusione della prima fase di lavoro dell’Osservatorio (giugno 2008) i “Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio” (accordo di Pracatinat) comprendono “l’attivazione di un pacchetto di misure per l’avvio del Sistema Ferroviario Metropolitan comprensivo degli interventi infrastrutturali integrativi e dell’acquisizione del materiale rotabile adeguato, specificati nel progetto SFM”

Il successivo Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del luglio 2008 prevede al punto 1 di “attivare un apposito gruppo di lavoro all’interno dell’Osservatorio tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, Agenzia per la Mobilità Metropolitana e comuni interessati, per definire entro settembre gli interventi di potenziamento del trasporto locale da mettere in atto nel solco delle indicazioni fornite dal Ministro Matteoli nell’odierna riunione”

L’Agenzia ha quindi iniziato la progettazione di un nuovo orario della linea Modane-Torino attivabile nel 2010 propedeutico al SFM, avente caratteristiche proprie e in grado di evolvere verso l’assetto definitivo. Il progetto di potenziamento della linea Modane-Torino è stato presentato e approvato in sede di Osservatorio, sono in corso gli approfondimenti tecnici con Trenitalia e RFI per la sua realizzazione.

In accordo con gli indirizzi dell’Osservatorio, l’Agenzia ha inoltre intensificato la progettazione della nuova linea FM5 al servizio dell’Ospedale San Luigi proponendone l’attivazione in anticipo rispetto all’entrata in vigore del SFM. A questo scopo sono state realizzate analisi del tracciato all’interno dello scalo di Orbassano (realizzando allo scopo anche una specifica visita tecnica) ed è iniziato un confronto con RFI per l’individuazione degli interventi infrastrutturali necessari.

#### **2.4. Valutazione della capacità del Nodo di Torino per conto dell’Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione**

Nell’ambito dei lavori dell’Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione è stata assunta come prioritaria la necessità di valutare la capacità della rete ferroviaria del Nodo di Torino, non con ipotesi semplificative, ma con l’impiego di metodi di stima più dettagliati.

Nel 2008 questo compito è stato affidato formalmente all’Agenzia, che già nell’anno precedente aveva già svolto nell’Osservatorio un ruolo di programmazione fornendo i dati sul Sistema Ferroviario Metropolitano e sui servizi regionali afferenti al nodo.

Il mandato dell’Osservatorio all’Agenzia ha previsto l’esplorazione delle potenzialità del Nodo di Torino nei vari scenari di evoluzione infrastrutturale e della possibilità di sviluppo dei servizi passeggeri e merci, secondo le indicazioni emerse nei lavori.

Il lavoro è stato effettuato avvalendosi di un software specialistico per la pianificazione di orari e dell’algoritmo CapRes sviluppato dal Politecnico di Losanna. Per l’utilizzo di questi software è stata effettuata un’apposita formazione per il personale. Un Comitato di Pilotaggio appositamente istituito all’interno dell’Osservatorio ha fornito all’Agenzia gli indirizzi per l’adempimento dello studio e ne ha seguito e validato i lavori.

In una prima fase, propedeutica all’avvio degli studi sul nodo di Torino e precedente al mandato, l’Agenzia è stata coinvolta per comprendere se ed a quali condizioni la valutazione richiesta risultasse fattibile e congruente con gli obiettivi dell’Osservatorio. Sono stati predisposti e presentati in Osservatorio alcuni documenti per inquadrare gli strumenti e le metodologie da adottare, e le tempistiche prevedibili.

A gennaio è presentato un documento che definisce le prime fasi operative e gli strumenti necessari all’avvio dello studio (applicativi informatici dedicati alla definizione del programma di esercizio ed alla saturazione e dati di input indispensabili per una corretta definizione dello scenario). Sono inoltre definite in via preliminare la configurazione del nodo e le relative delimitazioni allo stato attuale e secondo lo scenario di breve periodo. Chiudono il documento le prime indicazioni relative agli input dei dati di scenario e alla programmazione delle attività. Poco dopo l’Agenzia predispose un secondo documento che illustra una possibile metodologia di lavoro con i relativi tempi di realizzazione.

A inizio febbraio si effettua a Firenze una riunione a cui partecipano rappresentanti dell’Agenzia, di RFI e dell’Osservatorio, con lo scopo di approfondire metodi e tempi per predisporre alla valutazione sulla capacità del Nodo di Torino. Nel corso della riunione RFI illustra i lavori svolti per lo studio della linea del Brennero e i relativi tempi di realizzazione.

Il 21 febbraio 2008 l'Osservatorio conferma il mandato per l'Agenzia richiedendo di esplorare, avvalendosi del modello CapRes, la potenzialità del Nodo di Torino secondo le indicazioni emerse nel corso di questa prima fase di inquadramento. Successivamente alla definizione del mandato, il lavoro dell'Agenzia si è sviluppato in un arco temporale di circa quattro mesi.

A seguito del mandato, l'Agenzia predispone la descrizione dello scenario e ne avvia la discussione in sede di Comitato di Pilotaggio. Nel mese di marzo RFI e GTT forniscono progressivamente all'Agenzia le fonti primarie su cui ricercare i dati utili per l'inserimento nella banca dati. Si è pertanto proceduto alla costruzione dello scenario infrastrutturale suddividendo il Nodo di Torino in tratte e inserendo per ognuna di esse le progressive chilometriche, le velocità massime ammesse dai rispettivi ranghi ed il distanziamento. Per ogni tratta sono stati individuati i nodi e poi classificati in semplici o complessi a seconda delle loro caratteristiche. Per ogni bivio o stazione sono stati definiti il numero e la lunghezza dei binari, le banchine di stazionamento, le limitazioni di velocità in ingresso o in uscita, conflitti, interferenze ed incompatibilità di itinerario.

Dopo aver completato l'inserimento dei dati infrastrutturali si sono imputati tutti i dati relativi alle tipologie di materiale rotabile previste con la specificazione dettagliata del mezzo di trazione, peso rimorchiato, peso totale del treno, percentuale di peso frenato, tipo di frenatura, velocità dei veicoli, lunghezza del treno e rango di velocità. Per ciascun servizio presente sul Nodo viene attribuito uno specifico itinerario, il numero di treni giornaliero, il cadenzamento o l'orario, le fermate ed i relativi tempi di sosta.

Con gli algoritmi del software specialistico per la pianificazione di orari sono stati calcolati i tempi di percorrenza. Per dare maggiore sostenibilità all'orario i tempi di percorrenza e le velocità commerciali sono stati confrontati, verificati ed uniformati con le specifiche attualmente utilizzate nei servizi odierni prendendo come riferimento l'orario 2008.

L'8 aprile 2008, insieme allo scenario di breve periodo, l'Agenzia ha presentato in Osservatorio la prima valutazione della capacità del nodo effettuata con metodi speditivi.

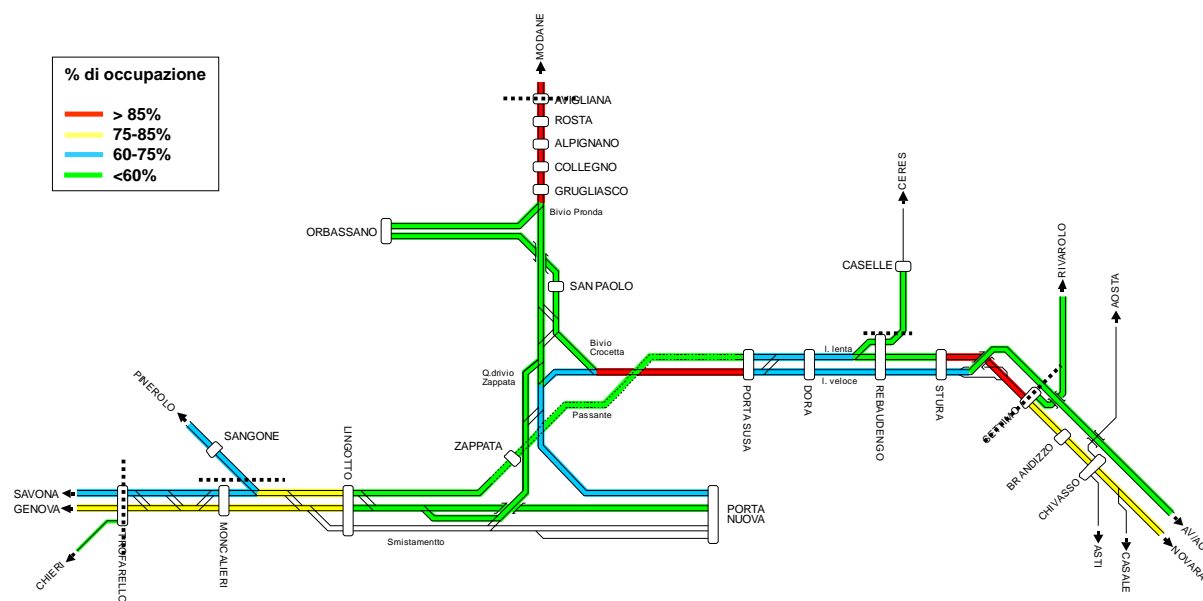


Figura 6 - Valutazione del nodo di Torino - Valutazione speditiva: percentuale di occupazione delle tratte

Nel mese di aprile l'Agenzia inizia la progettazione dell'orario del nodo di Torino, utilizzando il software specialistico per la pianificazione di orari e l'integrato modulo di individuazione

dei conflitti sulle tratte e nelle stazioni. Viene così realizzato un Orario (denominato successivamente Orario1) presentato il 12 maggio 2008 e assunto dall'Osservatorio come orario base per gli studi di saturazione del nodo. In una fase successiva viene anche elaborato un secondo orario (Orario2), non cadenzato uniformemente su tutta la giornata ma differenziato per fasce orarie e commercialmente più apprezzabile. Tale orario costituisce un approfondimento e una evoluzione dell'orario precedente. Per entrambi gli orari si elaborano gli orari grafici relativi ai vari itinerari ed estesi per tutte le 24 ore, le tabelle riassuntive con l'indicazione dei treni inseriti suddivisi per fascia oraria e gli orari reticolari del nodo relativi all'ora di massimo carico.

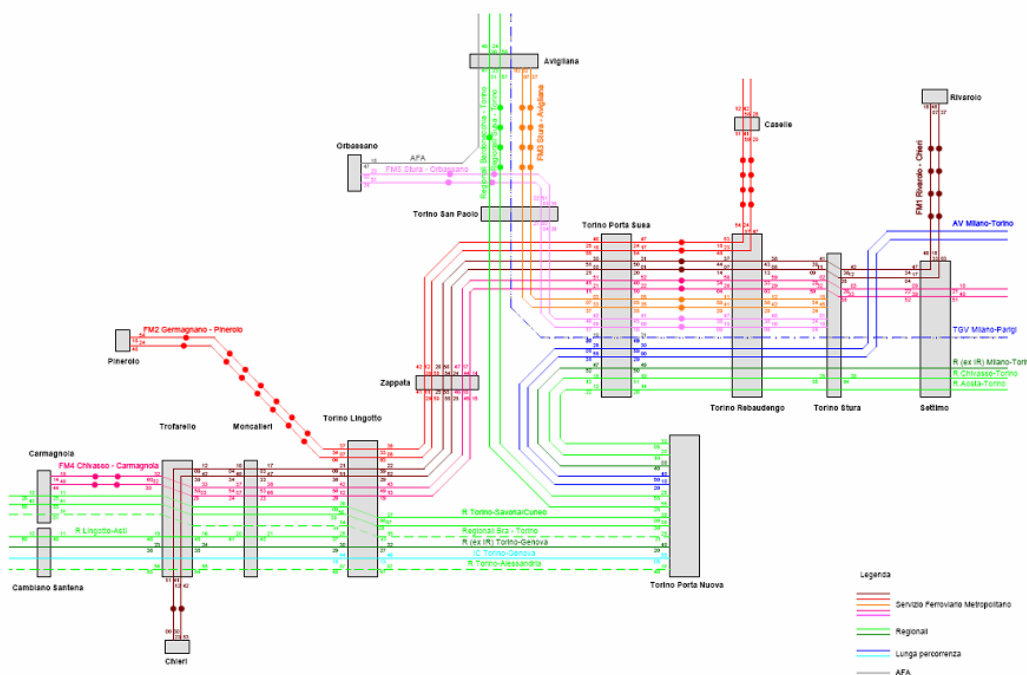


Figura 7 - Valutazione del nodo di Torino – Orario reticolare

Su richiesta dell'Osservatorio viene inoltre fatto un confronto sull'intera giornata fra gli servizi attuali 2007-2008 e lo scenario di breve periodo 2012. Inoltre viene elaborato, per quanto riguarda i servizi metropolitani, un documento di confronto tra l'offerta attuale e quelle previste dall'Orario1 e 2 in cui è calcolata la quantità di treni circolanti nei due sensi, suddivisi per i passaggi da ogni stazione/fermata e per fasce orarie.

L'elaborazione della saturazione e l'esplorazione della potenzialità del Nodo di Torino viene effettuata entro i termini previsti dal mandato ricevuto dall'Osservatorio e viene presentata dall'Agenzia il 27 giugno 2008 con un apposito documento durante le giornate di lavoro di Pracatinat .

I principali risultati ottenuti riguardano:

- la realizzazione dello scenario di breve periodo;
- la costruzione dell'orario del nodo di Torino;
- la saturazione del nodo di Torino.

Per quanto riguarda la realizzazione dello scenario di breve periodo, l'analisi effettuata ha permesso di definire il quadro infrastrutturale futuro del nodo di Torino con gli interventi

attualmente in corso di studio, progettazione e realizzazione e lo sviluppo del servizio passeggeri (lunga percorrenza, regionali e metropolitani) e AFA previsto dagli enti competenti secondo le indicazioni dell'Osservatorio.

Per quanto riguarda la costruzione di un orario del nodo di Torino, entrambi gli orari costruiti (Orario 1 e Orario 2) sono coerenti con lo scenario di breve periodo. Tali orari costituiscono una prima ipotesi di articolazione dei servizi previsti sul nodo finalizzata all'esplorazione della capacità.

Per quanto riguarda la saturazione, l'utilizzo degli applicativi, nei limiti del mandato assegnato all'Agenzia, ha consentito di individuare tracce merci saturanti attraverso il nodo di Torino in numero sufficiente alla domanda di scenario di breve periodo. Sono state inoltre individuate ulteriori tracce merci in direzione Francia ed in direzione Savona/Genova. Sono inoltre emersi i punti critici che potrebbero costituire una limitazione per i servizi nel nodo di Torino successivamente all'apertura del passante.

In seguito alla presentazione di Pracatinat gli elaborati dell'Agenzia (un documento di sintesi e 19 documenti di lavoro) vengono approvati e assunti dall'Osservatorio che nei mesi successivi ne predispone la pubblicazione in un apposito quaderno.

### **3. Il Programma del Trasporto Pubblico Locale per il 2008**

Nel 2008 è proseguita l'azione di attuazione delle proposte di miglioramento relativamente sia al sistema ferroviario affidato all'Agenzia sia al sistema urbano e suburbano di Torino, al sistema extraurbano, ai servizi urbani dei Comuni esterni.

#### **3.1. Valutazione delle istanze e progetti di miglioramento e sviluppo del sistema ferroviario**

Il 2008 è stato caratterizzato da una fase delicata ed impegnativa di lavori per il definitivo assetto infrastrutturale del Nodo di Torino. Per tutto l'orario 2008 è stato chiuso il passante sotterraneo fra Lingotto e Porta Susa ed il servizio viaggiatori nella stazione di Stura è stato sospeso per tre mesi.

Si è pertanto svolto un costante lavoro di monitoraggio con le imprese Trenitalia, RFI e GTT sull'evoluzione cantieristica per contenere le eventuali ripercussioni sulla regolarità ed affidabilità del servizio ed assicurare la migliore offerta commerciale possibile anche in un quadro infrastrutturale così complesso.

Sono continuati i periodici incontri con le associazioni dei pendolari delle linee ferroviarie di competenza al fine di fare il punto sulla situazione esistente, individuare alcuni provvedimenti attuabili già da giugno e valutare le modifiche per l'orario 2009. Per ogni linea è stato consegnato un documento con le bozze del nuovo orario, la descrizione delle principali modifiche ed una analisi sulla puntualità ed affidabilità.

Sulla linea Modane-Torino interessata da migliorie dei tempi di percorrenza, sono state apportate alcune modifiche che hanno permesso di restringere i tempi di attesa per le coincidenze. Sono state anche apportate opportune modifiche all'orario dei bus sostitutivi per ottimizzare l'interscambio con i treni.

Sulla linea Pinerolo – Torre Pellice è stato studiato e realizzato un nuovo servizio misto ferro-bus. La nuova proposta, pur mantenendo invariata la produzione, ridistribuisce, ottimizzando l'impegno del materiale rotabile, le corse treno-bus, generando un sistema cadenzato orario nelle ore di morbida e semiorario nelle ore di punta. Il servizio a spola senza incroci permette

un recupero dei tempi di percorrenza dei treni che effettuano tutti il percorso in 21 minuti contro i 21/25 minuti del servizio precedente.

L’Agenzia, oltre ai programmati incontri in sede con i pendolari, ha convocato o partecipato, su richiesta delle amministrazioni locali, ad incontri su tematiche specifiche. Ha partecipato su invito della Comunità Montana Val Pellice al Forum sulla Mobilità dell’Agenda 21 della Val Pellice, su invito del comune di Nichelino agli incontri per l’Agenda 21 locale e su invito del comune di Settimo Torinese agli incontri per la variante 21 del PRGC. Ha partecipato ad alcune commissioni consiliari nel Comune di Chieri. Ha partecipato ad iniziative organizzate sul territorio (quali, ad esempio, Pendolaria organizzata da Legambiente a Torino e Chivasso, Il Futuro Possibile organizzata da Cgil a Ivrea). Ha effettuato inoltre specifiche ispezioni sui treni per verificare l’attendibilità di alcune lamentele circa l’inadeguata offerta di posti rispetto alla domanda.

Nel corso del 2008 l’Agenzia ha proseguito le attività di rilevazione e di elaborazione dei dati di puntualità e affidabilità del trasporto ferroviario. È stata affinata, migliorata e resa più dettagliata l’archiviazione delle informazioni rese dal sistema informativo Riace di Trenitalia (ora raccolte a livello del singolo treno). È stato realizzato un database interno all’Agenzia con la possibilità di diversi tipi di interrogazioni. I dati raccolti e elaborati sono stati utilizzati per monitorare l’andamento dei treni e individuare gli elementi di criticità. Sono stati inoltre prodotti dei report di sintesi consegnati alle associazioni pendolari negli incontri svoltisi durante l’anno

Figura 8 - Elaborazione dati affidabilità e puntualità del servizio ferroviario – maschera di interrogazione

Sulla linea Modane – Torino si sta realizzando la nuova fermata di Grugliasco. L’Agenzia ha seguito con l’amministrazione comunale l’evolversi dei lavori ed informato del loro sviluppo le società RFI e Trenitalia per la programmazione delle nuove tracce. L’Agenzia ha studiato e predisposto, in via transitoria, un orario che permette l’inserimento della nuova fermata ad alcuni treni da e per Susa senza compromettere i tempi necessari per l’inversione del banco e gli ingressi ed uscite dal Nodo di Torino.



La società RFI, per inderogabili lavori funzionali al completamento e alla messa in esercizio della nuova stazione di Stura, ha chiesto la sospensione al servizio viaggiatori per tre mesi da attuarsi nel periodo invernale. L'Agenzia ha chiesto di adottare provvedimenti tecnologici atti a mantenere il servizio, non essendo stato possibile ha chiesto ed ottenuto che il provvedimento di chiusura venisse attuato nei mesi estivi, infatti il servizio è stato sospeso dal 15 giugno al 8 settembre. La riapertura è avvenuta nel rispetto dei tempi previsti. Poiché a Stura con il completamento dei lavori è stato realizzato anche il sottopasso si sono individuate le possibili fermate che negli anni erano state soppresse per conflittualità di attraversamento a raso rispetto i treni provenienti dalla direzione opposta. Per l'orario in vigore dal 14 dicembre 2008 sono state assegnate 10 nuove fermate.

Per l'orario in vigore dal 14 dicembre 2008 è stato riattivato il passante sotterraneo fra Lingotto e Porta Susa.. L'Agenzia con le imprese Trenitalia e GTT ha realizzato lo studio di fattibilità per il proseguimento nella nuova stazione sotterranea di Porta Susa di alcuni treni provenienti da sud ed attestati a Lingotto. In particolare quasi tutti i treni in partenza da Chieri e limitati a Lingotto e viceversa, a causa dell'interruzione del passante sotterraneo, sono stati fatti proseguire da e per Porta Susa. Prima dell'avvio del servizio l'Agenzia ha effettuato con RFI un sopralluogo nella nuova stazione di Porta Susa, per verificare l'attrezzaggio dei nuovi binari 5 e 6 , per individuare i percorsi verso gli ingressi e le uscite e misurare l'impatto sulla clientela di un servizio che prevede l'utilizzo di una stazione ancora fortemente interessata da impegnative attività di cantiere. Grazie alla disponibilità dei binari 5 e 6 della nuova stazione sotterranea, con il nuovo orario è stato possibile prolungare 18 treni regionali

L'Agenzia, per dare un significativo segnale di miglioramento commerciale, cogliere l'opportunità delle migliorie infrastrutturali che progressivamente si sono rese disponibili prima del definitivo assetto del nodo e per offrire un collegamento veloce fra le zone sud e nord della città, non ancora unite dal servizio di metropolitana, ha progettato e sottoposto a Trenitalia per la verifica di fattibilità, un servizio con cadenzamento orario dal lunedì al venerdì dalle 7 alle 20 fra le stazioni di Lingotto e Porta Susa. L'individuazione delle nuove tracce ha richiesto una ricerca approfondita dei minuti di partenza ed arrivo nella stazione di Lingotto compatibile con la circolazione esistente. L'avvio del servizio non è stato realizzato per mancanza di risorse di materiale da parte delle imprese.

Il 16 novembre 2008 è stato riaperto il tratto fra Germagnano e Ceres della linea ferroviaria Dora-Ceres interrotta a causa dell'alluvione dal 1993. L'Agenzia propone un nuovo orario e valuta la proposta presentata dall'impresa GTT. Circa la nuova proposta l'Agenzia manifesta qualche perplessità sulla tipologia di servizio che prevede quasi per tutti i treni la rottura di carico a Germagnano ed evidenzia come l'utilizzo di materiale prevalentemente diesel su una linea elettrificata sia sconveniente dal punto di vista ambientale e degli investimenti effettuati. GTT evidenzia l'impossibilità di aumento delle corse dirette in quanto il materiale ETR non può circolare sul tratto di linea Germagnano – Ceres, le ALN non possono far fronte alla domanda nel tratto di bassa valle ed i TTR non sono sufficienti a coprire i turni. Precisa che sarà possibile aumentare le corse dirette con l'inserimento dei nuovi TTR finanziati dalla Regione, la cui fornitura però è prevista non prima di dicembre 2009. Conferma però la disponibilità alla risistemazione dei turni materiale per creare qualche ulteriore collegamento diretto.

Dal 23 giugno al 11 settembre la linea ferroviaria Dora – Ceres è stata interrotta nel tratto da Dora a Ciriè per permettere i lavori di realizzazione della circonvallazione Borgaro-Venaria. Per realizzare un collegamento efficace con i bus sostitutivi, l’Agenzia ha predisposto con appositi questionari una indagine conoscitiva sugli spostamenti degli utenti.

Anche per l’orario 2008/9 l’Agenzia ha realizzato l’orario pieghevole del Nodo di Torino e lo ha distribuito in tutte le stazioni del nodo la settimana prima dell’entrata in vigore del nuovo orario.

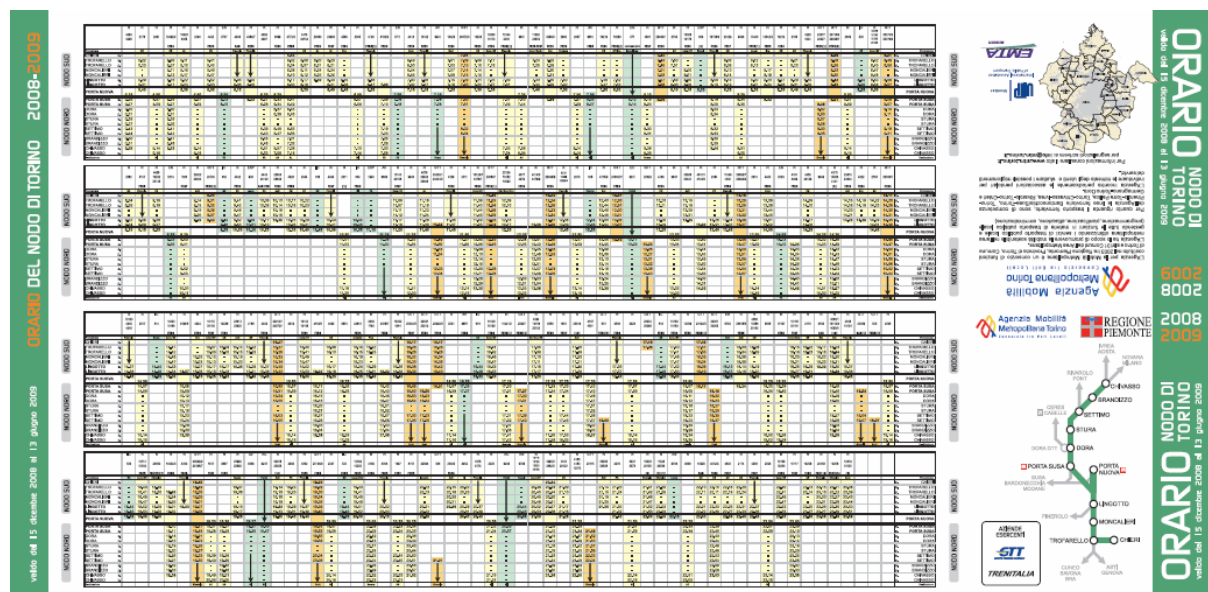


Figura 9 - Orario pieghevole del Nodo di Torino

### 3.2. Lo sviluppo della metropolitana

Con l’estensione del servizio della linea 1 di metropolitana automatica a Porta Nuova il 5 ottobre 2007, si è aperto un nuovo scenario per l’intero sistema dei trasporti dell’area metropolitana.

Il servizio in questione non è comunque di competenza dell’Agenzia, per cui l’interesse dell’Agenzia stessa si è limitato agli aspetti conoscitivi sull’impatto della presenza della metropolitana sul funzionamento del restante sistema dei trasporti.

A questi fini è stata inserita nell’indagine IMQ del 2008 una piccola sezione volta ad indagare il fenomeno della diversione modale dall’uso dell’auto a quello della metropolitana.

Risulta che tra tutti gli utenti della metropolitana

- il 78% usava in precedenza comunque un mezzo pubblico per effettuare lo stesso spostamento
- l’ 11% usava in precedenza l’auto privata per effettuare lo stesso spostamento
- il 5% usava in precedenza un altro mezzo (compresi i piedi) per effettuare lo stesso spostamento ;

il restante 6% non effettuava in precedenza lo spostamento e quindi non si spostava (effetto di generazione di mobilità da parte della presenza della metropolitana) oppure si spostava su

altre relazioni origine-destinazione (effetto di dislocamento di mobilità da parte della presenza della metropolitana).

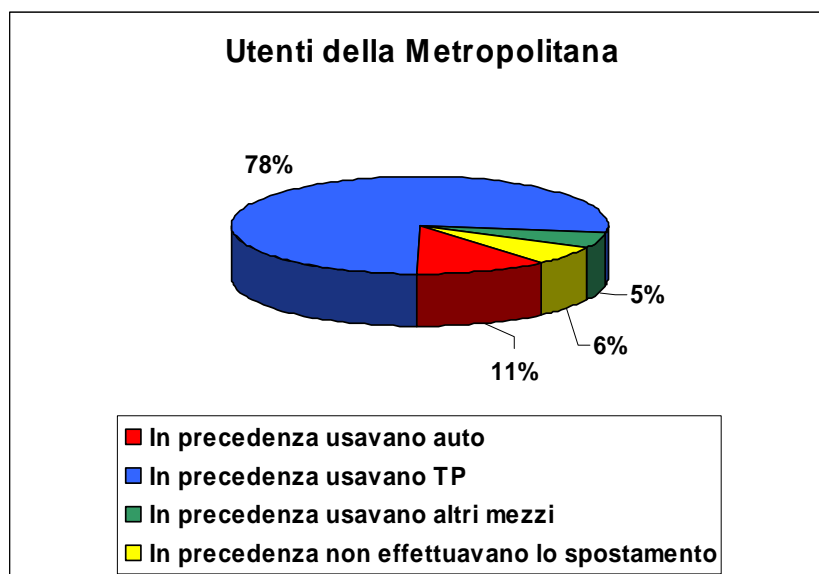


Figura 10 - Utenza della metropolitana

Nel 2008 è inoltre proseguita l'azione di ricalibrazione degli strumenti modellistici in termini di attrattività della metropolitana, sulla base dei dati effettivi di frequentazione. Con gli strumenti ricalibrati sono stati valutati gli effetti della presenza della metropolitana in termini di variazione di carico e di utenza sul sistema di trasporto pubblico di superficie; ciò a validazione preventiva dell'attuazione di alcuni interventi previsti dal PMU (vedi paragrafo successivo).

### 3.3. Il Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano

Il PMU (Programma di Miglioramento del servizio di trasporto pubblico Urbano e suburbano) è un documento elaborato nel corso del 2007 e costituisce parte integrante del Programma Triennale dei servizi di Agenzia. Al suo interno

- vengono descritte ed analizzate le istanze di miglioramento espresse dalle Circoscrizioni o direttamente dalla Città di Torino,
- vengono descritti ed analizzati i vincoli ed i condizionamenti imposti dai lavori per la costruzione di importanti opere infrastrutturali
- vengono proposte, in ottica di miglioramento, le modifiche dell'assetto della rete conseguenti.

Nel corso del 2008 sono proseguite le attività di approfondimento, definizione, progettazione e attuazione degli interventi previsti nel PMU; in particolare si segnala che

- 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);
- sono stati completati gli interventi riorganizzativi del trasporto di superficie connessi con l'apertura al pubblico della tratta di Metropolitana da Porta Susa a Porta Nuova (in

particolare, sono stati ricollocati dall'area di Porta Nuova a quella di Porta Susa i capilinea delle Linee 65 e 65/), con contestuale deviazione della linea 55 su corso Matteotti, non più percorso dalle linee 65 e 65/ arretrate;

- 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")

Un cenno in più merita l'istituzione di un'innovativa rete di trasporto notturna.

Il servizio è stato disegnato sulla base dei "principi" mutuati dalla Nachtnetz di Zurigo, che possono così essere riassunti:

- servizio effettuato solo nelle notti tra venerdì e sabato e tra giorno prefestivo e giorno festivo
- servizio effettuato solo con bus
- servizio radiocentrico con capilinea interni posizionati in un punto centrale
- servizio cadenzato con partenze/arrivi all'ora intera o alla mezzora
- arrivi/partenze contemporanee per tutte le linee
- percorsi di linea coincidenti il più possibile, con quelli della rete diurna

La rete notturna è stata quindi attivata con le seguenti caratteristiche:

- 10 linee radiali con capolinea centrale comune in Piazza Vittorio Veneto
- servizio operante nei giorni di Sabato e Festivi dalle ore 0.00 alle ore 5.30
- innervamento di tutti i quadranti della città (anche se non è possibile la copertura completa del territorio)

- passaggio in prossimità di alcuni luoghi notevoli come generazione (es. residenze universitarie) o attrazione (es. birrerie, discoteche) di mobilità notturna
- capilinea esterni individuati in modo da mantenere entro il limite di un'ora, per ogni linea, del tempo di ciclo; ciò per assicurare il cadenzamento orario con l'impiego di un solo veicolo per linea
- partenza all'ora intera dal capolinea centrale di Piazza Vittorio Veneto ed alla mezz'ora dai capilinea periferici.

Per le 10 linee notturne radiali (alcune risultanti dallo spezzamento di linee diametrali) sono stati mantenuti, al di fuori dell'area centrale, i percorsi di linea diurni.

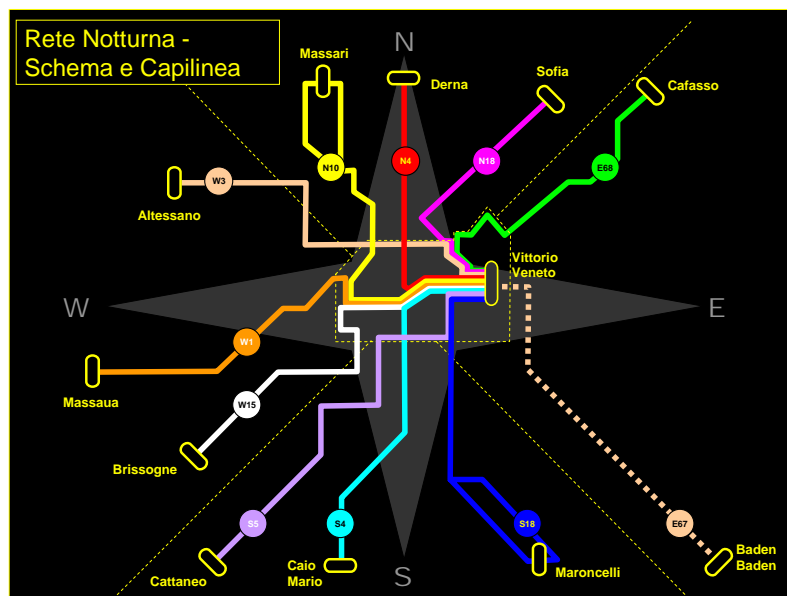


Figura 11 – Schema della rete notturna

La rete delle 10 linee radiali è stata integrata da una linea di collegamento tra i parcheggi dell'area centrale che, in analogia con le linee star diurne ha assunto la denominazione di “Star Notte”.

GTT, con il supporto dell'Agenzia e della Città di Torino ha provveduto al “lancio pubblicitario” ed alla promozione dell'iniziativa, affidandone il compito a ditta specializzata che ha individuato per il servizio notturno il nome “NightBUSter” e lo slogan “Viaggia al centro della notte”.



Figura 12 – Campagna di immagine rete notturna

I risultati in termini di frequentazione sono da ritenersi complessivamente più che soddisfacenti: le 10 linee notturne più la linea Star Notte hanno trasportato mediamente 1,49 passeggeri/veic\*km, pari a oltre il 50% del valore (2,86 pass/veic\*km) relativo all'intera rete diurna+serale.

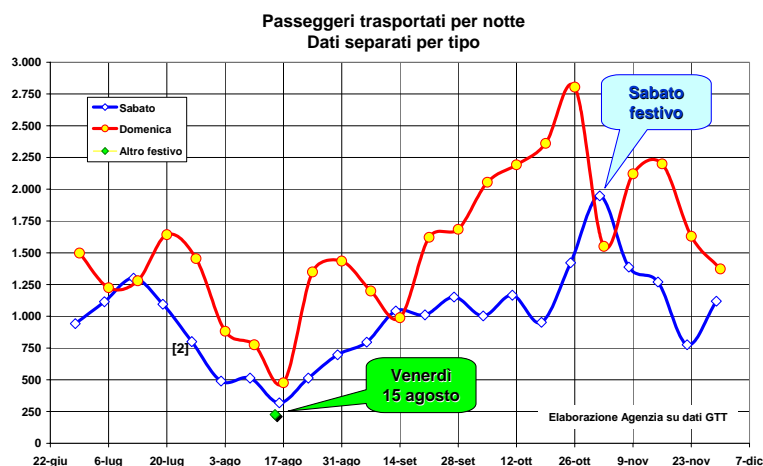


Figura 13 - Frequentazione rete notturna

### 3.4. Il miglioramento del Trasporto Pubblico nelle aree esterne della conurbazione

#### 3.4.1. Sistema di TPL extraurbano

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 Pianezza 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"), integrativo dei Servizi di TPL esistenti (sostanzialmente diretti verso Torino) e operante sul territorio dei Comuni di Settimo Torinese, Leini e Volpiano con estensioni a Chivasso e San Benigno Canavese. Le esperienze raccolte nel corso degli anni grazie alla gestione di questo "progetto pilota", insieme ai correttivi che sarà ritenuto via via opportuno apportare, costituiranno un bagaglio fondamentale di informazioni indispensabile a valutare la possibilità di soddisfare il numero crescente di richieste pervenute in Agenzia di estensione di servizi a chiamata (tipo "MeBUS") per rispondere alle esigenze di mobilità provenienti da aree (o direttrici) a domanda debole.

Sono stati inoltre attuati interventi di potenziamento e razionalizzazione di alcune linee afferenti ai plessi scolastici di Chieri e Carignano, al fine di adeguare l'offerta di trasporto all'incremento di domanda registrata a partire dall'inizio dell'anno scolastico 2008-2009.

Negli ultimi mesi del 2008, inoltre, si è provveduto a effettuare alcune successive riorganizzazioni dei Servizi di TPL extraurbani afferenti ai plessi scolastici di Rivoli e, in particolare, all'Istituto Darwin, al fine di garantire che l'offerta di trasporto risultasse sempre coerente con le nuove sedi e i nuovi orari via via adottati dalla Direzione Didattica. Tale improvvisa esigenza ha conseguentemente comportato la necessità di spostare ai primi mesi del 2009 la definizione con le Amministrazioni interessate dei possibili interventi di miglioramento dei servizi in Val Ceronda (Givoletto, La Cassa, San Gillio, Valdellatorre).

### ***3.4.2. Sistema di TPL urbano della 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. 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.

### ***3.4.3. Sistema di TPL urbano della 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 oltre IVA, per una maggior produzione di circa 52.000 vett\*km), che troveranno completa attuazione nel corso del 2009, non appena saranno state completate da parte del Comune di Chieri le opere viabili necessarie.

### **3.4.4. Sistema di TPL urbano della Città di Moncalieri**

Il Contratto di Servizio per il TPL urbano di Moncalieri è stato solo di recente conferito all’Agenzia. Ciò nonostante, sono state approfondite pressoché a livello esecutivo insieme all’Amministrazione e all’ATI concessionaria del Servizio alcune ipotesi relative agli interventi di miglioramento attesi, sostanzialmente volti a fornire una risposta alle richieste di mobilità dal centro Città e dal Comune di Trofarello verso l’area commerciale/industriale UGC Cine Cité – Sanda Vadò.

## **4. Sviluppo del sistema tariffario integrato**

L’intervento dell’Agenzia in materia tariffaria è avvenuto nell’ambito delle competenze che lo Statuto assegna al consorzio laddove individua “l’amministrazione del sistema delle tariffe” come uno degli strumenti utili a perseguire i propri scopi istituzionali.

L’Agenzia ha aggiornato il documento “Agenzia e Sistema tariffario Formula” approfondendone i temi e generalizzandone i contenuti per il possibile inserimento nei contratti di servizio in capo ai vari soggetti di delega della Regione Piemonte.

Il documento prevede

1. l’abbandono della attuale configurazione del sistema integrato come “Accordo commerciale tra vettori” in favore di un assetto nel quale l’Ente regolatore (nella fattispecie l’Agenzia) amministra il sistema tariffario integrato, monitorando l’andamento delle vendite di abbonamenti e quantificando le quote di competenza di ciascun vettore.
2. il mantenimento del meccanismo di riparto attuale mediante quote fisse per la fase transitoria fino all’introduzione della bigliettazione elettronica
3. l’abbandono del meccanismo di riparto attuale in favore di un sistema nel quale la ripartizione avviene in base alla domanda per tutti i soggetti affidatari di contratti riguardanti servizi operanti nell’Area Integrata Formula, previo raggiungimento dell’operatività del sistema di bigliettazione elettronica e comunque a partire dal 01/01/2011.

Il documento citato è stato allegato a tutti gli Accordi di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 sottoscritti tra la Regione Piemonte e gli altri Enti soggetti di delega.

## **5. Eventi di rilievo ai quali ha preso parte l’Agenzia**

### **5.1.EMTA General Meeting**

Il 16 e il 17 aprile l’Agenzia ha organizzato il General Meeting dell’associazione EMTA che raggruppa le autorità responsabili della pianificazione del trasporto pubblico in molte delle aree metropolitane europee. I General Meeting si tengono di regola due volte l’anno nelle varie città sede di Autorità del trasporto locale.

Le due giornate di lavoro hanno visto la partecipazione di oltre trenta delegati provenienti da numerose aree metropolitane europee. Oltre ai temi istituzionali previsti dall’agenda del Meeting e alla riunione del Board sono state effettuate visite tecniche al Posto di comando e



controllo della Metropolitana automatica, alla sala di controllo 5T e all'ascensore della Mole Antonelliana.

## **5.2. Urban Promo**

A Novembre l'Agenzia ha presentato il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano a Venezia in occasione di Urban Promo, mostra e convegno sulla pianificazione urbana e territoriale ed evento collaterale della 11<sup>a</sup> Biennale di Architettura. Il progetto è stato illustrato durante la sessione del convegno dedicata alla "Programmazione della Mobilità nel rapporto tra Stato e Regioni" ed è stato esposto nella mostra allestita a Palazzo Franchetti. In quest'occasione il progetto del SFM è stato pubblicato sul catalogo della mostra e sul numero 44 della rivista Edilizia&Territorio.

## **6. Gestione dei Contratti di Servizio**

### **6.1. Gestione dei contratti ferroviari**

#### ***6.1.1. Aspetti contrattuali***

##### *Contratto Trenitalia:*

Il 7 novembre 2007 Trenitalia ha comunicato formalmente la volontà di rinegoziare i contenuti e la struttura del Contratto di Servizio, sia in termini finanziari sia in termini di qualità attesa del servizio, proponendo un nuovo schema – il cosiddetto "Catalogo" – in cui il prezzo di ogni treno è proporzionato al tempo di servizio, alla fascia oraria nonché ai posti offerti.

Quindi, pur garantendo l'esecuzione dei servizi previsti dall'orario ferroviario, a far data dal mese di gennaio 2008 Trenitalia ha iniziato sistematicamente a disattendere alcune obbligazioni di tipo amministrativo-gestionale previste dal Contratto 2006 con validità prevista in ogni caso fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio.

Fra le succitate obbligazioni disattese nel tempo da Trenitalia riveste di particolare importanza l'arresto del flusso periodico di informazioni sul servizio effettuato, al punto da render necessaria, da parte dell'Agenzia, la continuità dell'accesso al sistema RIACE, gestito da RFI, per il monitoraggio e la verifica diretta degli obiettivi di puntualità e di affidabilità del servizio ferroviario.

La qualità del servizio erogato da Trenitalia è stata monitorata anche attraverso le informazioni ed i report pervenuti dall'IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali. È stato quindi possibile monitorare con maggiore attenzione la qualità dei servizi erogati.

In ogni caso la liquidazione delle compensazioni a Trenitalia è stata subordinata all'effettivo ricevimento dei dati previsti dal Contratto 2006, alla loro analisi in sede di Comitato Tecnico nonché al ricevimento delle note di credito per il servizio non erogato. Tuttavia il ricevimento della documentazione in ritardo rispetto alla tempistica stabilita dal Contratto di Servizio ha provocato il differimento delle liquidazioni trimestrali. Allo stato attuale non è ancora stato liquidato il saldo della gestione 2008 – compensazioni del IV trimestre al netto delle detrazioni per servizi non resi e dell'applicazione del sistema sanzionatorio – per la mancanza dell'intera documentazione ufficiale inerente il servizio erogato nel medesimo periodo.

A titolo di preconsuntivo, in sede di liquidazione del saldo 2008, saranno comminate sanzioni per mancato raggiungimento degli standard di qualità per le pulizie a bordo, la fruibilità dei servizi igienici e l'insufficienza dei posti offerti dei rotabili per circa 46.500 euro.

L'Agenzia ha verificato i dati di monitoraggio dei servizi di Trenitalia del proprio Contratto di servizio relativi al bonus per i viaggiatori (sconti sul riacquisto degli abbonamenti in caso di mancato rispetto di affidabilità e puntualità del servizio offerto) normato nel contratto Regione-Trenitalia; in sede di Comitato per la determinazione del valore del bonus sono state apportate quindi le variazioni evidenziate dall'Agenzia.

L'Agenzia ha partecipato nell'intero anno 2008 alla trattativa per la formazione di un nuovo Contratto di Servizio, applicabile dall'esercizio 2009, partecipando attivamente al tavolo tecnico di coordinamento delle Regioni e, in sede territoriale, di concerto alla Regione Piemonte, proponendo a Trenitalia le linee guida di indirizzo del nuovo Contratto.

#### *Contratto GTT*

Il Contratto di Servizio applicato nel 2008 è il Contratto sottoscritto nel 2006 con validità prevista fino al subentro del nuovo gestore nell'affidamento del servizio.

La Regione Piemonte ha attribuito all'Agenzia maggiori risorse pari ad € 1.386.938,67, rispetto all'importo di 18.369.339,99 erogato nel 2007, a disposizione per la copertura di maggiori esigenze di ordine finanziario riconducibili ai servizi ferroviari gestiti in concessione da GTT. In effetti, nel corso del 2008 si sono verificati due eventi da cui sono maggiori esigenze di ordine finanziario.

Il primo è riconducibile all'interruzione dell'esercizio ferroviario sulla tratta Dora – Ciriè dal 23 giugno al 14 settembre 2008 per consentire la costruzione ed il varo di un sottopasso stradale in prossimità di Borgaro. In sostituzione dei treni è stato attivato un servizio sostitutivo il cui programma di esercizio è stato concordato con l'Agenzia sulla base della domanda di viaggiatori prevista nel corso dell'estate. La copertura delle maggiori risorse spese per la gestione dell'interruzione è stata garantita dalla Provincia di Torino in qualità di committente della costruenda tangenziale di Borgaro,

Il secondo è riconducibile alla riapertura all'esercizio ferroviario della tratta Germagnano – Ceres. Nel corso 2008 sono stati ultimati i lavori di riclassamento della succitata tratta, interrotta a far data dall'anno 1993 a seguito di eventi alluvionali.

La tratta ferroviaria Germagnano – Ceres si sviluppa per 10 km a semplice binario elettrificato e comprende 6 stazioni a servizio di altrettanti Comuni delle Valli di Lanzo: Funghera, Traves, Losa, Pessinetto, Mezzenile e Ceres. Nei lavori di riclassamento sono stati realizzati nuovi impianti di sicurezza del tipo ACEI nelle stazioni di Pessinetto e Ceres, sono stati soppressi 10 passaggi a livello ed ai 12 rimanenti sono stati installati comandi automatici, è stata costruita la nuova linea elettrica di contatto e la nuova sottostazione presso la stazione di Germagnano.

Il programma di esercizio concordato è stato basato sulle seguenti specifiche:

- modello di esercizio ferroviario a spola sulla tratta Germagnano – Ceres, senza possibilità di incrocio in linea;
- cadenzamento orario dei treni sulla tratta Germagnano – Ceres;
- conferma del cadenzamento semiorario dei treni nella tratta Torino – Germagnano nei gironi feriali;
- cadenzamento orario dei treni sulla linea Torino – Ceres nei giorni festivi.

Recependo i succitati presupposti gli uffici tecnici delle parti hanno concordato in seguito di modificare il servizio sulla linea Torino – Ceres ridimensionando l’offerta delle giornate del sabato alle reali esigenze dei cittadini, e tenendo conto in ogni caso della mobilità originata da motivi di studio.

L’attuazione delle modifiche d’orario ha comportato una rilevante variazione di percorrenze. Su base annua è stato stimato un aumento di 36.044 treni x km ed una riduzione di 88.627 bus x km.

Considerando i vincoli tecnici per l’esercizio ferroviario della tratta Germagnano – Ceres nonché la disponibilità e le caratteristiche dei rotabili sulla linea Torino – Germagnano Ceres, attualmente segregata dall’infrastruttura del nodo di Torino per i lavori del passante ferroviario, la riprogrammazione dei servizi così come è stata predisposta è sembrata la migliore soluzione rispetto alle esigenze di mobilità dei cittadini delle Valli di Lanzo.

La succitata rilevante variazione delle percorrenze complessive ed i maggiori oneri per la manutenzione programmata ed accidentale (per GTT anch’essi compensati nel Contratto di Servizio) ha determinato quindi una variazione delle compensazioni economiche a carico dell’Agenzia. Attualmente le parti sono impegnate nello studio di nuovi criteri di riparametrizzazione dei costi. Il versamento delle maggiori risorse attribuite all’Agenzia è stato subordinato alla conclusione di tale analisi.

Mensilmente è stato calcolato in sede di Comitato di gestione del Contratto il valore del bonus per i viaggiatori con le stesse modalità previste per Trenitalia. Preventivamente era stata concordata con GTT la procedura di emissione degli eventuali abbonamenti scontati e la comunicazione aziendale diffusa ai viaggiatori.

I report mensili elaborati dalla Società IRTECO – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – hanno consentito un attento monitoraggio della qualità dei servizi. Conseguentemente nell’anno 2008 sono stati addebitati a GTT 8.800 euro per inadempimento degli impegni contrattualmente pattuiti in materia di qualità del servizio.

Per quanto concerne le detrazioni per la produzione non resa non è stata disposta l’applicazione poiché la produzione ferroviaria a consuntivo, pari a 966.878 treni\*km, è superiore alla produzione di riferimento contrattualmente prevista di 946.657 treni\*km.

### ***6.1.2. Produzione di servizio***

Il Bilancio preventivo 2008 individuava, sulla base del finanziamento storico disponibile, una produzione di servizio di 3.447.812 treni\*km/anno per le linee GTT e Trenitalia trasferite all’Agenzia.

Il Consuntivo 2008, sulla base dei dati aziendali prodotti, evidenzia una produzione di servizio pari a 3.390.337 treni\*km/anno, inferiore dell’ 1,67% 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 diversamente per i servizi cancellati. Il contratto con Trenitalia darà luogo a una riduzione a pre-consuntivo di 902.144 € Il contratto GTT non ha dato luogo a riduzioni di corrispettivo in quanto la riduzione della compensazione economica per servizi non resi non è stata applicata. Nel complesso il Bilancio di pre-consuntivo evidenzia un corrispettivo di

40,35 milioni di euro, rispetto ai 42,64 milioni di euro per la produzione programmata totale del Bilancio Preventivo 2008.

Nel pre-consuntivo 2008:

- la compensazione di 21,98 milioni di € per Trenitalia è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituiti programmati d'orario, contribuiti a €1,5 a bus\*km.
- la compensazione di 18,37 milioni di € per GTT è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus sostituiti 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	€
<b>BILANCIO PREVENTIVO 2008</b>	<b>2.465.939</b>	<b>22.882.841</b>	<b>981.873</b>	<b>19.756.278</b>	<b>3.447.812</b>	<b>42.639.119</b>
<b>PRE-CONSUNTIVO 2008</b>	<b>2.423.459</b>	<b>21.980.697</b>	<b>966.878</b>	<b>18.369.339</b>	<b>3.390.337</b>	<b>40.350.036</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	<b>-42.480</b>	<b>-902.144</b>	<b>-14.995</b>	<b>-1.386.939</b>	<b>-57.475</b>	<b>-2.289.083</b>
VARIAZIONE %	<b>-1,72%</b>	<b>-3,94%</b>	<b>-1,53%</b>	<b>-7,02%</b>	<b>-1,67%</b>	<b>-5,37%</b>

## 6.2. Contratti di Servizio conferiti dalla Provincia di Torino e dalle Città di Torino, Chieri, Moncalieri e Settimo Torinese

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.

In ragione dell'avvenuta firma dell'Accordo di Programma tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore Trasporto Pubblico Locale per il triennio 2007-2009 e in ottemperanza con le indicazioni contenute nel "Programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana - 2007-2009", le maggiori risorse regionali relative al premio di operatività 2007 sono state destinate, per ognuno dei Contratti di Servizio conferiti all'Agenzia, al finanziamento dei maggiori servizi di TPL previsti nei rispettivi Programmi di Miglioramento mentre quelle relative all'anno 2008 sono state destinate all'incremento dei corrispettivi contrattuali nella misura del

50% del tasso di inflazione definita dal Ministero dell’Economia e delle Finanze attraverso il DPEF (pari, per il 2008, all’1,7%).

Si riporta nel seguito la ripartizione per Contratto di Servizio del premio di operatività 2007 prevista dal Programma Triennale:

	Euro	Veicoli*km
Urbano e suburbano Torino (2,68 €/km)	999.508,23	372.950,83
Urbano Settimo (1,77 €/km)	30.968,81	17.496,50
Extraurbano (1,12 €/km)	129.068,57	115.666,31
Urbano Chieri (€/km 2,56)	132.570,00	51.785,16
Urbano Moncalieri (€/km 2,76)	96.039,60	34.796,96
<b>Totale Agenzia</b>	<b>1.388.155,21</b>	<b>592.695,76</b>

### **6.2.1. Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino**

Rispetto alla produzione contrattuale prevista a carico dell’Agenzia nel Bilancio Preventivo 2008 (produzione prevista di 54.709.643 vett\*km per un corrispettivo pari a Euro 140.065.820,26 IVA esclusa), è stato presentato da GTT un Programma Preventivo del Servizio comportante una produzione inferiore di 31.153 veicoli\*km. In corso d’anno, a seguito della disponibilità delle maggiori risorse regionali previste dal Programma Triennale, l’obbligazione contrattuale a carico dell’Agenzia è stata aumentata al valore di Euro 142.264.383,78 (IVA esclusa) a fronte di una produzione pari a 55.082.594 vett\*km.

Complessivamente, la produzione a carico dell’Agenzia effettuata a fine 2008, comprensiva delle variazioni contrattuali introdotte in corso d’anno, è risultata pari a 53.766.401 vett\*km, a fronte di un’obbligazione contrattuale di 55.082.594 vett\*km (comprendente la produzione contrattuale prevista nel 2007 pari a 54.709.643 vett\*km e la maggior produzione prevista nel Programma Triennale pari a 372.951 vett\*km).

La differenza, pari a 1.316.193 vett\*km di cui 402.942 derivanti da scioperi e 459.349 per cause non prevedibili (guasti, assenza turni, etc.), corrisponde al 2,39% circa della produzione contrattuale: in base alle condizioni di cui all’art.4.4 del Contratto di Servizio (“*le variazioni gestionali eccedenti il limite del 2% costituiscono modifica delle condizioni di esercizio e danno luogo a modificazioni del corrispettivo secondo i criteri di cui all’articolo 4.2 [...]*”), dovrà essere considerata variazione contrattuale una minor produzione di 214.541 vett\*km (pari allo 0,39% circa della produzione prevista), corrispondente a Euro 574.969,88 IVA esclusa.

A ciò devono essere aggiunte 92.376 vett\*km per il Servizio Espresso Reggia di Venaria (cui corrisponde, in virtù del particolare regime tariffario concesso su tale linea, un corrispettivo pari a Euro 183.052,28 IVA esclusa), 68.204 vett\*km per il Servizio Notturno “NightBuster” (per un corrispettivo di Euro 182.786,72 IVA esclusa) ed Euro 6.382,73 oltre IVA per la copertura dei mancati introiti relativi alla libera circolazione sulle Linee Star1 e Star2 nelle giornate di sabato e Festive dal 6 al 21 dicembre 2008.

L’ammontare a carico dell’Agenzia complessivamente spettante per il servizio erogato nel corso del 2008 risulta pertanto pari a Euro 142.061.635,63, come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

<b>Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino</b>		
<b>Anno 2008 - quota a carico dell'Agenzia</b>		
	<b>vett*km/anno</b>	<b>Euro/anno IVA esclusa</b>
Produzione contrattuale a carico Agenzia (comprensiva di 372.951 vett*km di maggiore produzione come da Programma Triennale)	55.082.594	142.264.383,78
Variazioni previste da Programma di Esercizio 2008	-31.153	
Variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2008 non compensate con scioperi 2007	193.351	
Variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2008 compensate con scioperi 2007	30.836	
<b>Totale variazioni autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2008</b>	<b>193.034</b>	
Totale produzione annua base (comprensiva di 104.984 vett*km relative allo spostamento a Porta Susa dei Capilinea Linee 65 e 65B)	53.573.367	
<b>Totale complessivo produzione 2008</b>	<b>53.766.401</b>	
Confronto produzione effettuata vs. produzione contrattuale	-2,39%	
Differenza con produzione contrattuale	-1.316.193	
Di cui rientranti nella franchigia contrattuale (2% di 55.082.594)	1.101.652	
Di cui non rientranti nella franchigia contrattuale ( $\approx 0,39\%$ di 55.082.594)	-214.541	-574.969,88
Libera circolazione Linee Star1 e Star 2 dal 6 al 21 dic 2008		6.382,73
Servizio Notturmo	68.204	182.786,72
Servizio Express Reggia di Venaria	92.376	183.052,28
<b>Totale corrispettivi anno 2008 a carico Agenzia (IVA esclusa)</b>		<b>142.061.635,63</b>
Mancata produzione per scioperi anno 2008	-402.942	-1.079.884,56
<b>Somma complessiva da corrispondere in acconto per Servizi erogati anno 2008</b>		<b>140.981.751,07</b>
Mancata produzione per scioperi anno 2007	-84.548	-226.588,64
<b>Residuo scioperi 2007 (gestionale ex art.4.4 Contratto di Servizio)</b>	<b>53.712</b>	<b>143.948,16</b>

### **6.2.2. Contratti di Servizio per il TPL extraurbano conferiti dalla Provincia di Torino**

Lo scostamento tra le risorse spettanti a consuntivo e quelle disponibili, derivante dalla collocazione temporale delle variazioni intervenute in corso d'anno, ha comportato un risparmio del corrispettivo erogato rispetto al disponibile pari a -129.516 Euro, dal momento che i Contratti di Servizio vigenti non prevedono alcuna franchigia.

<b>SISTEMA EXTRAURBANO</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km (a 1,12535 €/km)	€
<b>RISORSE DISPONIBILI 2008</b> (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	<b>4.445.315</b>	<b>5.002.535</b>
<b>CONSUNTIVO 2008</b>	<b>4.348.992</b>	<b>4.873.019</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-96.323	-129.516
VARIAZIONE %	-2,2%	-2,6%

### **6.2.3. Contratto di Servizio per il TPL urbano conferito dalla Città di Settimo Torinese**

Lo scostamento tra le risorse spettanti a consuntivo e quelle disponibili, derivante dalla collocazione temporale delle variazioni intervenute in corso d'anno, ha comportato un risparmio del corrispettivo erogato rispetto al disponibile pari a -55.508 Euro, dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia.

<b>TPL URBANO NELLA CITTA' DI SETTIMO TORINESE</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km (compresi servizi scolastici e accompagnamento)	€
<b>RISORSE DISPONIBILI 2008</b> (al netto degli oneri di cui all'art.26 comma 3bis della L.R. Piemonte n.1/2000)	<b>233.287</b>	<b>455.604</b>
<b>CONSUNTIVO 2008</b>	<b>219.012</b>	<b>400.096</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	- 14.275	- 55.508
VARIAZIONE %	-6,1%	-12,2%

### **6.2.4. Contratto di Servizio per il TPL urbano conferito dalla Città di Chieri**

Non considerando la quota relativa al premio di operatività 2007, non si sono registrate nel corso del 2008 significative differenze tra la produzione programmata e quella consuntivata, come risulta dalla seguente tabella:

<b>TPL URBANO NELLA CITTA' DI CHIERI</b>	<b>TOTALE</b>	
	veic*km	€
<b>PREVENTIVO 2008</b> (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	<b>131.837</b>	<b>338.598,16</b>
<b>CONSUNTIVO 2008</b> (Linea 1, Linea 2 e quota Linea 30)	<b>129.482</b>	<b>338.598,16</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-2.355	0,00
VARIAZIONE %	-1,79%	

La minor produzione registrata (-2.355 vett\*km) a consuntivo rispetto a quella contrattuale rientra della franchigia ( $\pm 2\%$ ) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

### **6.2.5. Contratto di Servizio per il TPL urbano conferito dalla Città di Moncalieri**

Il Contratto di Servizio per il TPL urbano di Moncalieri è stato solo di recente conferito all'Agenzia. Tuttavia sono state approfondite ipotesi relative agli interventi di miglioramento attesi (anche in virtù delle maggiori risorse regionali disponibili per potenziamenti – circa 100.000 Euro, pari a una maggior produzione di circa 35.000 vett\*km), sostanzialmente volti a fornire una risposta alle richieste di mobilità dal centro Città e dal Comune di Trofarello verso l'area commerciale/industriale UGC Cine Cité – Sanda Vadò.

Nel corso del 2009, in funzione delle maggiori risorse che saranno rese disponibili dalla Città di Moncalieri, si darà attuazione a quanto previsto nel Programma di Miglioramento.

TPL URBANO NELLA CITTA' DI MONCALIERI	TOTALE	
	veic*km	€
<b>PREVENTIVO 2008</b> (Linee 80-84 e quota Linea 39)	<b>650.000</b>	<b>1.911.000,00</b>
<b>CONSUNTIVO 2008</b> (Linee 80-84 e quota Linea 39)	<b>641.020</b>	<b>1.911.000,00</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-8.980	0,00
VARIAZIONE %	-1,38%	

La minor produzione registrata (-8.980 vett\*km) a consuntivo rispetto a quella contrattuale rientra della franchigia ( $\pm 2\%$ ) di cui all'art.3.6 del Contratto di Servizio vigente e, pertanto, non genera differenza di corrispettivo.

Alle risorse sopra specificate devono essere sommati gli oneri relativi allo svolgimento del Servizio scolastico e quelli derivanti dal prolungamento della Linea urbana e suburbana 67 (attuato nel mese di dicembre 2008).

## **7. Strategia degli investimenti**

Nel corso del 2008 l'Agenzia ha collaborato con la Regione Piemonte nella definizione del programma di investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

Per quanto riguarda il materiale rotabile automobilistico, sono stati predisposti i capitolati di gara per la gestione di una procedura di acquisto centralizzato finalizzata all'attuazione del Programma Regionale 2007-2009.

Per quanto riguarda il materiale rotabile tranviario è stato definito un primo piano stralcio che ha previsto l'assegnazione delle risorse, già individuate all'interno dell'Adp fra Regione ed Agenzia a tale scopo, direttamente in favore di GTT, per procedere all'acquisto di n. 16 motrici bidirezionali da 35 metri ed una ulteriore acquisizione di n. 6 motrici da 25 metri.

Considerato che l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha, statutariamente, la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile e delle relative risorse di investimento oltretutto di promuovere il miglioramento continuo del servizio alla mobilità, nel corso del



2008 si è anche previsto uno specifico programma di investimenti, che di seguito si descrive, co-finanziato con risorse proprie dell’Agenzia ed approvato con deliberazione dell’assemblea del n. 4/1 del 26/11/2008.

### **7.1. Programma di contribuzione per il rinnovo del materiale rotabile.**

L’Accordo di Programma sottoscritto con la Regione Piemonte per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 conferma l’obiettivo prioritario dello svecchiamento del parco rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale con l’introduzione di veicoli conformi ai più recenti standard ecologici per ridurre l’impatto sull’ambiente e conseguire gli obiettivi fissati nell’ambito del “Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell’aria”, approvato con D.G.R. n. 66-3589 del 18 settembre 2006.

Le risorse che la Regione Piemonte destina, nell’ambito dell’Accordo di programma, per investimenti in materiale rotabile sono pari a complessivi € 93.228.295,42 di cui € 25.704.215,87 per l’anno 2008, € 24.994.355,21 per l’anno 2009 stabilendo che l’importo residuo, pari ad € 42.529.724,34 è rimodulato dalla Regione Piemonte nell’ambito del Bilancio annuale di previsione 2008 e pluriennale 2008-2010. Tali risorse saranno destinate a sostituire autobus con motorizzazione pre-Euro ed Euro 0, presenti nel parco adibito ai servizi di trasporto di competenza, con autobus nuovi da immatricolarsi in proprietà alla Regione.

Pertanto, i veicoli omologati EURO 1 che, per quanto sopra ricordato non saranno parte del programma di installazione dei sistemi di abbattimento del particolato, pur essendo sottoposti alle medesime prescrizioni dei veicoli EURO 0 e pre EURO, attualmente non sono oggetto di alcun programma di contribuzione finalizzato alla loro sostituzione.

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha inteso finanziare un programma di contribuzione all’acquisto di autobus che consenta di procedere con la sostituzione di veicoli con motorizzazione EURO 1 (sui quali risultasse non conveniente l’installazione di sistemi di abbattimento del particolato), purché alimentati a gasolio con motorizzazione Euro 4 o successiva, elettrici, alimentati a metano o ibridi (dotati di motori a combustione interna) preferibilmente omologati EEV, contribuendo alla sostituzione di 16 veicoli cd. “snodati” (18 metri) stanziando un importo di €3.713.120,00; per quanto riguarda i criteri e le modalità con cui verrà attuato il programma di contribuzione, si è fatto riferimento alle disposizioni di cui alla citata D.G.R. 17 marzo 2008, n. 22-8415.

### **7.2. Programma di contribuzione finalizzato al miglioramento della qualità delle fermate di TPL relative alle Linee extraurbane di competenza dell’Agenzia.**

Il Programma Triennale Regionale dei servizi di trasporto pubblico locale per il periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2009 approvato con D.G.R. n. 8-5296 del 19.02.2007 (PTR), ha previsto, per il finanziamento dei progetti MOVICentro (nodi di interscambio ferro – gomma per passeggeri) ed al progetto MOVIlina (adeguamento e messa in sicurezza del T.P.L.), lo stanziamento annuale di €9.000.000,00 condizionandone l’entità al bilancio pluriennale ed il riparto e l’assegnazione alla verifica del completamento dei programmi precedentemente finanziati ed all’elaborazione dei nuovi programmi di intervento.

Nell'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009, sottoscritto con la Regione Piemonte, l'Agenzia, in attuazione del proprio Programma Triennale ed ai sensi del punto 3.3.3. del PTR, si è impegnata a predisporre un Programma d'intervento 2007 - 2009 per la progressiva infrastrutturazione del territorio

Peraltro, all'atto della sottoscrizione dell'Accordo di Programma, la Regione, verificate le proprie disponibilità di bilancio, si è impegnata ad erogare i soli contributi per gli investimenti infrastrutturali per interventi Movilinea già programmati per le città di Chieri e Settimo ammontanti a complessivi €667.252,00.

In tale contesto l'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", uniformandone e perfezionandone l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza destinando a tal fine l'importo di €969.880,00.

Si è pertanto avviata una ricognizione sugli interventi sulla quale sarà predisposta nel 2009 la prima ipotesi di Programma sulla base delle principali fermate TPL autolinee extraurbane di competenza dell'Agenzia e sulla base Progetti-tipo delle fermate.

## 8. Osservazione dei servizi

In prosecuzione dell'attività per lo sviluppo dei sistemi di osservazione, l'Agenzia ha continuato per l'OTX col supporto tecnico al sistema verificando gli indici di funzionamento del monitoraggio e procedendo nell'avanzamento delle installazioni, per l'OTF con lo scarico manuale dei dati da RIACE e ponendo le basi per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei treni alle fermate e per gestirle su un data base dedicato denominato OTF secondo la disponibilità RIACE, per l'OTUS continuando la raccolta dei dati e valutando la fattibilità di automatizzare il processo di acquisizione per la gestione su un data base dedicato denominato OTUS

**OTX:** Il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), nato nel 2005 in accordo con la Provincia di Torino, ha proseguito la propria implementazione nel corso del 2008 con il completamento del processo di installazione dei sistemi di bordo sui ca. 300 veicoli previsti dalla "fase 2" di sviluppo del sistema (Vettori interessati di competenza dell'Agenzia: *Vigo* e *Canuto*) e con l'avvio della relativa "fase 3" che prevede l'installazione di tali apparati su tutto il parco veicoli di TPL extraurbano della Provincia e dell'Agenzia (Vettori interessati di competenza dell'Agenzia: *Chiesa*, *GTT*, *Ghera* e *ATI*).

Il 30 novembre 2008 si è concluso il periodo di sperimentazione del sistema (inizialmente previsto in scadenza il 1° giugno 2008), in relazione al quale l'Agenzia ha provveduto a svolgere un processo di valutazione di dettaglio delle prestazioni del sistema implementato, verificando (con esito positivo) la conformità a quanto previsto/richiesto dal Capitolato; in particolare, è stato monitorato puntualmente il funzionamento del sistema nel periodo 1 ottobre-30 novembre 2008, mediante l'analisi di tutte le corse effettuate da un campione selezionato di (5) Autolinee interessate, al fine di validare i relativi risultati proposti da OTX. Inoltre è iniziata la gestione del passaggio di tutte le Sim per la trasmissione dati dell'operatore mobile da WIND a TELECOM.

**OTF:** l'Agenzia ha posto le basi per automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei treni alle fermate per gestirle su un data base dedicato denominato OTF secondo disponibilità RIACE, il software che dovrà essere sviluppato internamente

all’Agenzia interpreterà l’interrogazione del Data Base Riace tramite browser restituendo i dati di puntualità del singolo treno sulla singola fermata. L’interrogazione si ripeterà automaticamente per tutti i treni di competenza dell’Agenzia, per ogni mese dell’anno, popolando un data base di grosse dimensioni disegnato su piattaforma Open Source. Di seguito viene riportata l’osservazione registrata nel 2008 degli indicatori del livello di puntualità del sistema ferroviario conferito all’Agenzia nel suo complesso:

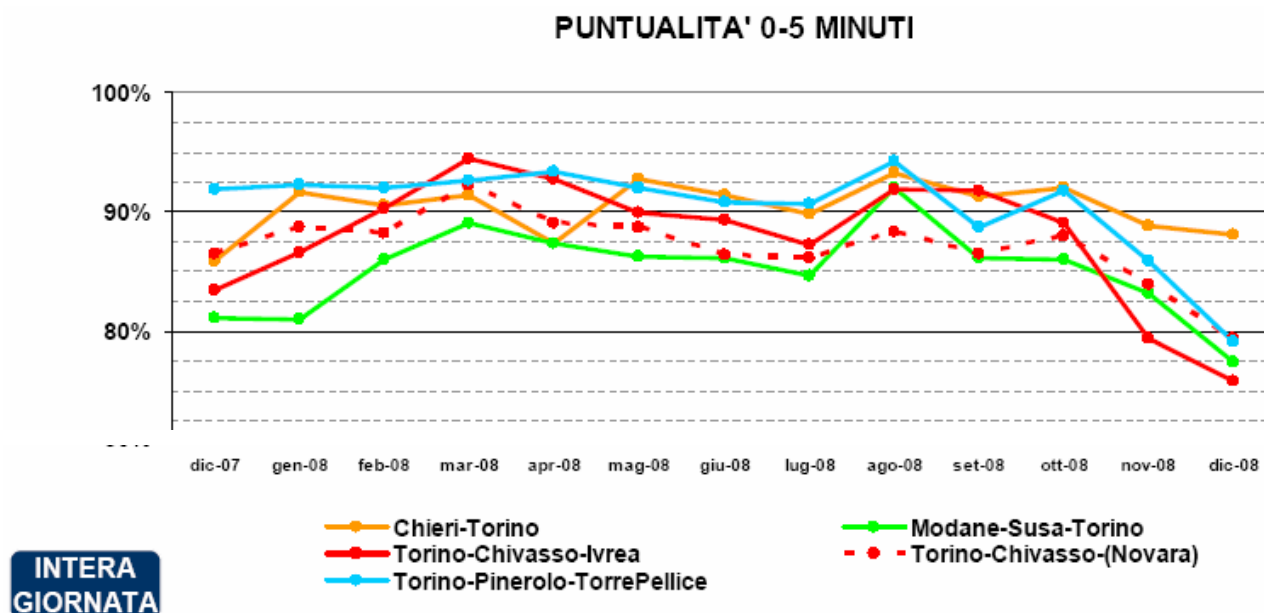


Figura 14 - Osservazione regolarità servizio ferroviario

**OTUS:** nell’ottica di valutare la fattibilità di automatizzare il processo di acquisizione dati di puntualità dei bus alle fermate e gestirle pertanto su un data base dedicato denominato OTUS, nel corso del 2008 si prosegue la trasmissione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità con GTT). Tali dati vengono successivamente aggregati, elaborati e riprodotti in grafico in modo da consentire un costante controllo dell’evoluzione nel tempo della qualità del servizio offerto su tutte le principali linee di servizio pubblico urbano/suburbano.

## 9. - Gestione delle incombenze relative alla sicurezza

In relazione alle funzioni conferite, l’Agenzia è l’organo competente ad effettuare gli accertamenti atti 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 GTT ed i costruttori - per le verifiche e prove funzionali sugli impianti ascensori e scale mobili, al fine

di concedere le autorizzazioni di cui al DPR 753/80 per l'apertura al pubblico esercizio della Linea 1 di Metropolitana.

In tale ambito, nel 2008, terminati i lavori, l'attività ha consistito nell'apertura della stazione sotterranea di Porta Susa con le verifiche delle scale mobili e degli ascensori, sviluppando l'attività esclusivamente con personale interno.

Nel 2008 inoltre si sono svolte, con la partecipazione a campione di personale dell'Agenzia, le verifiche periodiche (semestrali ed annuali) previste dalle normative vigenti sugli impianti di accesso alle stazioni della Linea 1 di Metropolitana, autorizzati nel corso degli anni precedenti.

Relativamente alle competenze in materia di sicurezza e regolarità di esercizio dei Servizi svolti con autobus, nel 2008 sono state effettuate le verifiche per i Servizi urbani-suburbani e per i Servizi extraurbani.

Per quanto riguarda le competenze in materia di regolarità di esercizio dei Servizi svolti con tram, nel 2008 sono state effettuate verifiche su impianti nuovi/rinnovati o modificati e successive relative autorizzazioni al pubblico esercizio.

Infine sono state effettuate, con la partecipazione di personale dell'Agenzia, le verifiche periodiche previste dalla normativa vigente, finalizzate ad accertare la regolarità del servizio, sugli impianti ascensori e scale mobili di Stazione Lingotto – FS e Stazione Madonna di Campagna – GTT, sugli ascensori della fermata Stura – Linea tramviaria 4 e sull'ascensore panoramico della Mole Antonelliana.

Nell'ambito delle competenze in materia di sicurezza e regolarità d'esercizio, sono state inoltre svolte inchieste relative ad incidenti, sia relativamente al Servizio autobus urbano-suburbano che al Servizio tramviario.

## **10.Capacità professionali, strumenti e conoscenze**

### **10.1. Corso Viriato-CapRes**

Nel corso del 2008 si è svolto in Agenzia un corso per l'utilizzo del software specialistico Viriato, utilizzato per la pianificazione di orari ferroviari, e dell'applicativo CapRes ("Système d'aide à l'analyse de la CAPacité de RESeaux ferroviares") sviluppato dal Politecnico di Losanna e utile per la determinazione della capacità residua a saturazione di una infrastruttura ferroviaria. Il corso è stato svolto in funzione dell'utilizzo dei due programmi per la valutazione del nodo di Torino, attività realizzata dall'Agenzia su mandato dell'Osservatorio Collegamento Ferroviario Torino-Lione.

Il corso si è articolato in due fasi: la prima, nel mese di marzo, è stata dedicata all'apprendimento dell'uso dei software, con due giornate dedicate a Viriato e due a CapRes. La seconda fase, che si è tenuta quando i due software erano già in uso nell'Agenzia, è stata dedicata all'approfondimento delle problematiche riscontrate, con un particolare approfondimento sulla "passerella dati" tra i due applicativi.

## 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	202.001.041,25	
Pagamenti	171.217.629,31	
<i>differenza</i>		<i>30.783.411,94</i>
Residui attivi della competenza	60.381.725,49	
Residui passivi della competenza	94.783.260,21	
<i>differenza</i>		<i>- 34.401.534,72</i>
<b><i>disavanzo al 31.12.2008</i></b>		<b><i>- 3.618.122,78</i></b>

Il risultato economico della gestione finanziaria (ex art. 162 Tuel) presenta il seguente dettaglio:

	<b>2008</b>
ENTRATE CORRENTI	254.308.846,62
SPESE CORRENTI	253.050.403,59
Q/ CAPITALE AMMORTAMENTO MUTUI	0,00
<b>SITUAZIONE ECONOMICA</b>	<b>1.258.443,03</b>

Le spese in conto capitale (Titolo II°) ammontano a complessivi **€12.580.781,68** e sono state così finanziate :

Applicazione avanzo d'amministrazione	4.683.000,00
---------------------------------------	--------------

Trasferimenti in c/capitale da Regione	7.704.215,87
Entrate proprie	193.565,81

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 2008	€	49.259.767,63
- riscossioni nell'esercizio	€	236.324.372,33
- pagamenti nell'esercizio	€	238.839.720,70
fondo di cassa al 31 dicembre 2008	€	46.744.419,26
residui attivi	€	71.816.065,43
residui passivi	€	113.001.625,65
<b><i>avanzo di amministrazione accertato</i></b>	€	<b>5.558.859,04</b>

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2008 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 2008 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	9.729.968,33
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	3.826.176,31
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	240.095.717,31
Trasferimenti dalla Provincia e dai Comuni	€	575.663,31

<b>Totale Titolo II</b>	€	<b>254.227.525,26</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	42.412,14
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	5.084,26
Rimborsi da Enti e privati	€	28.324,96
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	5.500,00
<b>Totale Titolo III</b>	€	<b>81.321,36</b>

<b>PARTE I - ENTRATA</b>		<b>Accertamenti 2008</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	254.227.525,26
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	81.321,36
<b>Totale generale Entrate Correnti</b>		<b>254.308.846,62</b>
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	7.704.215,87
<b>Totale generale Entrate da trasferim. di capitale</b>		<b>7.704.215,87</b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2008, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Personale.	€	1.176.822,09
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	26.387,22
Prestazioni di servizi	€	247.376.833,30
Utilizzo di beni di terzi	€	165.239,84
Trasferimenti	€	4.154.766,30
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00
Imposte e tasse	€	150.354,84
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00
<b>Totale Titolo I</b>	€	<b>253.050.403,59</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	193.565,81

Trasferimenti di capitale	€	12.387.215,87
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>12.580.781,68</b>

<b>PARTE II - SPESA</b>		<b>Impegni 2008</b>
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	253.050.403,59
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b><i>Totale generale Spese correnti</i></b>		<b>253.050.403,59</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	12.580.781,68
<b><i>Totale generale Spese in conto capitale</i></b>		<b>12.580.781,68</b>

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:

	<b>2008</b>
<i>Entrate Correnti</i>	254.308.846,62
<i>Spese Correnti</i>	253.050.403,59
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b><i>Situazione economica</i></b>	<b>1.258.443,03</b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2008 a **€12.580.781,68** sono stati finanziati da:

entrate proprie	per	€.	193.565,81
trasferimenti in c/capitale dalla Regione Piemonte	per	€	7.704.215,87
applicazione avanzo d'amministrazione	per	€	4.683.000,00

### ***1.1.1. Scostamento tra le previsioni***

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

	<b><i>Previsione</i></b>	<b><i>Previsione</i></b>	<b><i>Rendiconto</i></b>
--	--------------------------	--------------------------	--------------------------



	<i>iniziale</i>	<i>Definitiva</i>	<i>2008</i>
<b><u>Entrate</u></b>			
Titolo II - Trasferimenti	223.493.065,00	254.794.015,00	254.227.525,26
Titolo III - Entrate extratributarie	24.000,00	105.920,00	81.321,36
Titolo IV - Entrate da capitali	50.596.980,00	7.704.230,00	7.704.215,87
Titolo V - Entrate da prestiti	40.000.000,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	3.030.000,00	3.030.000,00	369.704,25
Avanzo applicato	0,00	4.683.000,00	3.618.122,78
<b><i>Totale generale Entrate</i></b>	<b><i>317.144.045,00</i></b>	<b><i>270.317.165,00</i></b>	<b><i>266.000.889,52</i></b>
	<b><i>Previsione iniziale</i></b>	<b><i>Previsione Definitiva</i></b>	<b><i>Rendiconto 2008</i></b>
<b><u>Spese</u></b>			
Titolo I - Spese correnti	223.340.065,00	254.674.545,00	253.050.403,59
Titolo II - Spese in conto capitale	50.773.980,00	12.612.620,00	12.580.781,68
Titolo III - Rimborso di prestiti	40.000.000,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	3.030.000,00	3.030.000,00	369.704,25
<b><i>Totale generale Spese</i></b>	<b><i>317.144.045,00</i></b>	<b><i>270.317.165,00</i></b>	<b><i>266.000.889,52</i></b>

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

- n. 3.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 26/09/2008. 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.
- n. 4.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 26/11/2008

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate-** pari a minori entrate per **€566.489,74** derivano da:

Maggiori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	+	11.468,33
---	---	---	-----------

Minori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell’Agenzia	€	-	106.308,69
Maggiori trasferimenti da Regione Piemonte	€	+	53.607,31
Conferimento fondo dotazione comuni consorziati	€	-	2,89
Minori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	-	524.253,80
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000,00

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a minori entrate per **€24.598,64** derivano da:

Maggiori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	+	1.642,14
Minori interessi attivi su giacenze di cassa	€	-	21.515,74
Maggiori entrate per rimborsi da Enti e privati	€	+	24.324,96
Minori proventi diversi	€	-	29.050,00

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo V – Entrate**- pari a **€40.000.000,00** derivano da minori entrate per anticipazioni di cassa non attivate. Tali minori entrate trovano compensazioni fra le economie di spesa per pari importo al Titolo III – “Spese per rimborso di prestiti”.

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€1.624.141,41** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	193.307,91
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	45.892,78
Prestazioni di servizi	€	714.431,70
Utilizzo di beni di terzi	€	21.180,16
Trasferimenti	€	167.233,70
Imposte e tasse	€	20.275,16
Fondo di riserva	€	461.820,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€31.838,32** derivano dalle economie sull’intervento:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	31.834,19
Trasferimenti di capitale	€	4,13

## 1.2. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€782.611,71** derivanti da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL	€	729.500,00
Minori trasferimenti dalla Regione Piemonte per ristoro IVA	€	20.000,00
Minori entrate dalla Provincia per conferimento fondo di dotazione	€	23.167,11
Minori trasferimenti dei comuni consorziati per servizi minimi TPL	€	9.944,60

Le minori entrata dalla Provincia nella gestione residuali sono compensate da un maggior accertamento delle entrate di competenza del Titolo II alla risorsa “*Conferimento fondo di dotazione degli altri enti consorziati*”

Si registra altresì una variazione in **attivo di €922.837,38** derivante da:

Maggiori trasferimenti regionali per IVA sui contratti TPL	€	824.656,05
Maggiori trasferimenti da comuni non consorziati per servizi TPL	€	135,54
Maggiori interessi attivi su giacenze di cassa	€	98.045,79

La gestione dei residui passivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€740.036,40** derivanti da:

Minori trasferimenti TPL e ristoro IVA anno 2004 e 2007- Delega Comune di Settimo Torinese	€	17.552,99
Minori trasfer. TPL e ristoro IVA 2005/2006 – Delega Comune di Torino	€	379.197,11
Minori trasfer. TPL e ristoro IVA 2004/2007– Delega Prov. di Torino	€	120.543,28
Minori trasferimenti TPL ferro anno 2006	€	34.028,17
Minori spese per prestazioni di servizi	€	126.118,68
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	910,20
Minori spese per personale	€	59.536,73
Minore spese per utilizzo beni terzi	€	2.149,24

### 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:

<b>Gestione di competenza</b>		
Totale accertamenti di competenza	+	262.382.766,74
Totale impegni di competenza	-	266.000.889,52
<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	-	3.618.122,78
<b>Gestione dei residui</b>		
Minori residui attivi	-	782.611,71
Maggiori residui attivi	+	922.837,38
Minori residui passivi	+	740.036,40
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	880.262,07
<b>Riepilogo</b>		

<i>SALDO GESTIONE COMPETENZA</i>	-	3.618.122,78
<i>SALDO GESTIONE RESIDUI</i>	+	880.262,07
<i>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO</i>	+	4.683.000,00
<i>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO</i>	+	3.613.719,75
<i><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2008</u></i>	+	<u>5.558.859,04</u>
<i>FONDO DI DOTAZIONE</i>	-	2.500.000,00
<b><i>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</i></b>	+	<b>3.058.859,04</b>

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. L'Agenzia ha utilizzato l'avanzo di amministrazione per 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:

<b>A T T I V O</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA</b>
	<b>AL 1.1.2008</b>	+	-	<b>AL 31.12.2008</b>
<b>A) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	190.215,59	91.918,42	67.091,27	215.042,74
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>190.215,59</b>	<b>91.918,42</b>	<b>67.091,27</b>	<b>215.042,74</b>
<b>B) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	45.617.445,35	262.836.762,74	236.638.142,66	71.816.065,43
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	49.259.767,63	237.181.897,54	239.697.245,91	46.744.419,26
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>94.877.212,98</b>	<b>500.018.660,28</b>	<b>476.335.388,57</b>	<b>118.560.484,69</b>
<b>C) RATEI E RISCONTI</b>				
RATEI ATTIVI	2.574,89	1.950,00	2.574,89	1.950,00
RISCONTI ATTIVI	11.824,50	13.730,82	11.824,50	13.730,82
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>14.399,39</b>	<b>15.680,82</b>	<b>14.399,39</b>	<b>15.680,82</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>95.081.827,96</b>	<b>500.126.259,52</b>	<b>476.416.879,23</b>	<b>118.791.208,25</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>134.304,34</b>	<b>174.081,65</b>	<b>72.033,94</b>	<b>236.352,05</b>

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 31/12/2008 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 31/12/2008 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

<b>P A S S I V O</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2008</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2008</b>
		+	-	
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	8.634.362,75	2.074.571,90	4.683.000,00	6.025.934,65
<b>B) CONFERIMENTI</b>	13.670,91	12.387.215,87	0,00	12.400.886,78
<b>C) DEBITI</b>	86.432.517,98	253.443.447,94	239.511.579,10	100.364.386,82
<b>D) RATEI E RISCOINTI</b>	1.276,32	0,00	1.276,32	0,00
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>95.081.827,96</b>	<b>267.905.235,71</b>	<b>244.195.855,42</b>	<b>118.791.208,25</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>134.304,34</b>	<b>174.081,65</b>	<b>72.033,94</b>	<b>236.352,05</b>

E' stata verificata la corrispondenza al 31/12/2008 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	+ 254.304.413,79	
B) COSTI DI GESTIONE	- 253.115.188,22	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+ 1.189.225,57	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 5.084,26	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 880.262,07	
<b>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>2.074.571,90</b>

Si evidenzia che il patrimonio netto dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 6.025.934,65 è stato incrementato al 31 dicembre 2008 per € 2.074.571,90 pari al risultato economico d’esercizio e decrementato in corso d’anno di € 4.683.000,00 importo pari all’avanzo d’amministrazione applicato al Bilancio 2008 per il finanziamento di spese di investimento. 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 2008, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi €2.500.000,00 risulta ancora da incassare al 31/12/2008 per € 7.975,88 da Comuni che hanno aderito nel corso del 2008 e per € 17.968,65 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.



## **PARTE IV – PERSONALE**

La determinazione della dotazione organica dell’Agenzia è avvenuta il 16/01/2004 in vigenza 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 2004-2005-2007 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), era stato individuato, a regime (dal 2006) in €1.982.138,64.

Tale importo, al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie, è stato individuato dall’Assemblea, con deliberazione del 18/12/2006, ai fini della verifica del rispetto dell’art. 1 comma 198 della L. 266/2005, quale limite alla spesa per il personale (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. L’Agenzia nel 2004 si trovava nella posizione di ente di nuova costituzione che stava iniziando solo allora ad acquisire le risorse umane dando attuazione al piano assunzioni).

Nel 2007 la legge finanziaria 296/2006, all’art. 1 comma 562, ha posto come limite alle spese di personale, al lordo degli oneri riflessi a carico delle amministrazioni e dell’IRAP, con esclusione degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali, il corrispondente ammontare dell’anno

2004 oltre ad avere posto un limite alle assunzioni di personale fissato in relazione alle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato complessivamente intervenute nel precedente anno.

Per quanto riguarda l'anno 2008, la Legge 244/2007, con l'art. 3, comma 121, ha stabilito 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 di un DPCM (al 31/12/2008 non ancora emanato), con il quale saranno 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.

Restano quindi ancora in vigore i limiti di cui al già citato art. 1 comma 562 della legge finanziaria 2007. Peraltro il limite alle assunzioni fissato in relazione alle cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato registrate nell'anno precedente non si applicherebbe alle assunzioni a tempo determinato né a quelle obbligatorie di cui alla L. 68/1999 (cfr. Corte dei Conti, Sez. Regionale di Controllo per la Toscana – Del. 6p/2008 e Corte dei conti per la regione siciliana, parere n.36/2008).

La seguente tabella evidenzia il livello di copertura della dotazione organica dell'Agenzia con il personale in servizio al 31/12/2008.

<b>Presenti al 31/12/2008 / Dotazione organica</b>					
Area/Servizio		Drigenti	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		1/2	3/5	1/2	5/9
Area Pianificazione e Controllo		2/2	9/10	0/1	11/13
<b>Totale</b>		<b>3/5</b>	<b>14/19</b>	<b>2/4</b>	<b>19/28</b>

Nel corso dell'anno è stata effettuata una selezione per personale tecnico (istruttore direttivo categ. D) per formare una graduatoria di idonei da utilizzarsi per eventuali assunzioni di personale con contratto a tempo determinato.

La graduatoria è stata utilizzata per l'assunzione di una persona in sostituzione di una dipendente di ruolo in congedo per maternità.

Al 31/12/2008 si è registrava una ulteriore astensione dal lavoro per i medesimi motivi (istruttore direttivo amministrativo) che però non dava luogo a sostituzioni.

Nel corso dell'anno, rispettivamente a maggio e novembre, il Consiglio d'Amministrazione ha coperto due figure dirigenziali previste in dotazione organica attribuendo due incarichi dirigenziali, con contratto a tempo determinato, a personale non dirigente dell'Agenzia. Tale personale, contestualmente, è stato collocato in aspettativa sino al termine dell'incarico.

Nell'ambito del progetto che ha visto l'Agenzia impegnata nella simulazione della capacità del nodo ferroviario di Torino, sono stati attivati n. 3 contratti di collaborazione coordinata e continuativa i cui costi sono stati rimborsati completamente dalla società RFI.

La spesa del personale per l'anno 2008 è pari ad €1.176.822,09, al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie, risultando inferiore al limite come determinato dall'Assemblea pari a €1.982.138,64 al lordo degli oneri riflessi ed al netto di IRAP e spese accessorie.

Descrizione	Costo	Arretrati c/ Oneri	Totale costo Azienda
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.032.447,00	121.430,19	1.153.877,19
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	21.891,33	0,00	21.891,33
<i>Commissione giudicatrice selezione pubblica</i>	1.053,57	0,00	1.053,57
<b>A) Totale Intervento "Personale"</b>	<b>1.055.391,90</b>	<b>121.430,19</b>	<b>1.176.822,09</b>
<i>Buoni pasto</i>	26.634,73	0,00	26.634,73
<i>Spese missioni</i>	9.000,00	0,00	9.000,00
<b>B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"</b>	<b>35.634,73</b>	<b>0,00</b>	<b>35.634,73</b>
<i>Imposta sostitutiva rivalutazione TFR</i>	2,93	0,00	2,93
<i>IRAP</i>	88.969,54	7.895,94	96.865,48
<b>C) Totale Intervento "Imposte e tasse"</b>	<b>88.972,47</b>	<b>7.895,94</b>	<b>96.868,41</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2008 (A+B+C)</b>	<b>1.179.999,10</b>	<b>129.326,13</b>	<b>1.309.325,23</b>

\*\*\*

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 2005e del 2006 e 2007.

Gli indicatori sono i seguenti:

**ICPMA:** *Incidenza del Costo del Personale rispetto alla Massa Amministrata:* viene calcolato dividendo il Costo del Personale con la Massa Amministrata; per l'anno 2008 le predette grandezze sono pari rispettivamente ad **€1.309.325,23 ed €253.050.403,59<sup>1</sup>**;

**ICPS:** *Incidenza del Costo del Personale rispetto Servizi:* viene calcolato dividendo il Costo del Personale con le vetture\*km di servizio offerti: per l'anno 2008 le predette grandezze sono pari rispettivamente ad **€1.309.325,23 e 62.655.824,00 vetture\*km e treni \*km**

Anno	<i>ICPMA (%)</i>	<i>ICPS (€/ km*vettura)</i>
2005	0,566	€0,020
2006	0,611	€0,020
2007	0,626	€0,021
2008	0,517	€0,0209

---

<sup>1</sup> Per massa amministrata si intende il totale generale delle spese di competenza; non sono state considerate le spese in conto capitale che, per l'anno 2008, è pari ad 12.580.781,68.

## **PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

Il Consiglio d'Amministrazione, a conclusione della presente relazione e sulla base dei risultati conseguiti, esprime le proprie valutazioni sull'efficacia dell'azione condotta nel corso del 2008 per la gestione dell'Agenzia.