



## **Referto del controllo di gestione**

### **Anno 2005**

Torino, 5 luglio 2006

Il Direttore generale

*Mauro Loverier*



## INDICE

<b>PARTE I - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEI SERVIZI .....</b>	<b>5</b>
1. PREDISPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI TECNICI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI ..	6
2. SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL IN AREA METROPOLITANA.....	7
2.1. Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale.....	7
2.2. Sviluppo di lungo periodo del sistema TPL.....	7
2.3. Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano .....	8
3. SERVIZI IN AREA METROPOLITANA PER IL PERIODO DEI GIOCHI OLIMPICI.....	9
4. INTEGRAZIONE E AVVIO DELLA METROPOLITANA .....	10
5. INDAGINI SULLA MOBILITÀ DELLE PERSONE E QUALITÀ DEI SISTEMI DI TRASPORTO E SULLA FREQUENTAZIONE DEL SISTEMA TPL.....	11
6. VALUTAZIONE DELLE ISTANZE E PROGETTI DI MIGLIORAMENTO E SVILUPPO DEL SISTEMA.....	12
6.1. Valutazioni relative allo sviluppo del servizio urbano e suburbano di Torino .....	12
6.2. Avvio di studio delle soluzioni per i problemi di alcuni dei maggiori poli e aree esterne della conurbazione.....	13
6.3. Avvio dello studio di soluzioni per il sistema ferroviario.....	14
7. GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO.....	15
7.1. Inizio della gestione dei contratti relativi al nucleo del futuro Sistema Ferroviario Metropolitano .....	15
7.2. Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino.....	15
7.3. Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni .....	16
7.4. Piano degli investimenti del TPL per il rinnovo ed il potenziamento del parco autobus .....	16
8. SVILUPPO DEL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO.....	17
9. OSSERVAZIONE E CONTROLLO DEI SERVIZI.....	18
10. GESTIONE DELLE INCOMBENZE RELATIVE ALLA SICUREZZA .....	20
11. STRUMENTI E CONOSCENZE .....	21
11.1. Consolidamento degli strumenti di analisi e pianificazione dell'Agenzia.....	21
11.2. Associazione all'EMTA (European Metropolitan Transport Authorities) .....	21
11.3. Attività di Seminari e Convegni .....	21
11.4. Lancio di consulenze a supporto dell'Agenzia sui problemi di architettura e di applicazione del sistema TPL .....	22
<b>PARTE II - AREA ISTITUZIONALE.....</b>	<b>23</b>
12. GIURIDICO.....	23
12.1. Servizio TPL.....	23
12.2. Fornitura beni e prestazioni di servizi.....	24
12.3. Personale.....	24
13. SISTEMA DI FINANZA ED AMMINISTRAZIONE.....	26
14. LOGISTICA E SERVIZI.....	28
<b>PARTE III - RELAZIONE ECONOMICO E FINANZIARIA.....</b>	<b>29</b>
15. GESTIONE FINANZIARIA.....	29
15.1. Gestione di competenza .....	31
15.2. Gestione residuale.....	36
16. GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE.....	37
<b>PARTE. IV - PERSONALE .....</b>	<b>40</b>
17. DOTAZIONE ORGANICA E SPESA DEL PERSONALE PREVISTA .....	40
17.1. Quadro di riferimento .....	40
17.2. Anno 2005 .....	42
<b>PARTE V - ADEMPIMENTI.....</b>	<b>44</b>
18. IL CONTROLLO SULLE PROCEDURE DI ACQUISTO DI BENI E SERVIZI .....	44

L' Agenzia per la Mobilità Metropolitana, Consorzio tra Enti Locali tra i quali la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino e altri comuni dell' area metropolitana torinese, si è costituito il 9 maggio 2003 secondo la previsione dell' art. 8 della L.R. 1 del 4 gennaio 2000 ed ha avviato la propria operatività dall' anno 2004.

Fin dall' avvio della propria attività l' Agenzia ha messo in atto i seguenti controlli interni previsti dalla normativa vigente<sup>1</sup>:

- il controllo di regolarità amministrativa e contabile
- la valutazione del personale con qualifica dirigenziale

ed ha istruito contemporaneamente l' organizzazione per il controllo di gestione e strategico. È stato implementato un applicativo informatico in grado di garantire un sistema di contabilità integrata tale da rilevare simultaneamente tutti gli aspetti collegati a ciascun fatto di gestione (finanziario, economico, patrimoniale).

Per quel che riguarda specificatamente il controllo di gestione, nell' anno 2005 si è provveduto ad elaborare ed approvare il Regolamento per il controllo di gestione,<sup>2</sup> entrato in vigore il 1 gennaio 2006.

L' Agenzia inoltre, pur non essendone obbligata ai sensi della normativa vigente<sup>3</sup>, si è dotata di un Piano esecutivo di gestione (PEG 2005) al fine di conformare l' intera propria attività ai criteri e alle metodologie che valorizzano, quale focus su cui incentrare le fasi di programmazione e di controllo della gestione, i

---

<sup>1</sup> Art. 147 TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 “

<sup>2</sup> Approvato con deliberazione n. 3/2 del 29 settembre 2005

<sup>3</sup> - Art. 169 co. 3 TUEL approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267:

*“1. Sulla base del bilancio di previsione annuale deliberato dal consiglio, l' organo esecutivo definisce, prima dell' inizio dell' esercizio, il piano esecutivo di gestione, determinando gli obiettivi di gestione ed affidando gli stessi, unitamente alle dotazioni necessarie, ai responsabili dei servizi.*

*2. Il piano esecutivo di gestione contiene una ulteriore graduazione delle risorse dell' entrata in capitoli, dei servizi in centri di costo e degli interventi in capitoli.*

*3. L' applicazione dei commi 1 e 2 del presente articolo e' facoltativa per gli enti locali con popolazione inferiore a 15.000 abitanti e per le comunita' montane.*

- Principio contabile n. 1 § 40 dell' Osservatorio per la Finanza e la Contabilità degli Enti Locali presso il Ministero dell' Interno:

*“Il Piano esecutivo di gestione (Peg) ... è uno strumento riservato ed obbligatorio per le Province e per i Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti”.*

risultati da perseguire in termini di efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa.

La scelta di dotarsi di un Piano esecutivo di gestione è stata confermata anche dall'Assemblea consortile che nell'approvare il Regolamento di contabilità ha esplicitamente previsto (art. 15) l'adozione del PEG.

La strutturazione del PEG 2005, nel riprendere le finalità dettate dall'Assemblea consortile con la Relazione Previsionale e Programmatica 2005, ha assegnato ai singoli Responsabili di Servizio gli obiettivi gestionali e le risorse necessarie al loro raggiungimento.

La rilevazione dei risultati raggiunti va analizzata nel più ampio processo di rendicontazione generale che si concretizza, in termini valutativi, nella relazione finale del Consiglio di Amministrazione che accompagna il rendiconto, ai sensi dell'art. 151, comma 6, del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 che recita testualmente: *"Al rendiconto è allegata una relazione illustrativa della Giunta<sup>4</sup> che esprime le valutazioni di efficacia dell'azione condotta sulla base dei risultati conseguiti in rapporto ai programmi ed ai costi sostenuti"*.

Il presente referto integra pertanto la relazione del Consiglio di Amministrazione al conto del bilancio consuntivo 2005, evidenziando i collegamenti con il PEG 2005 ed operando una comparazione tra gli obiettivi gestionali assegnati e quelli raggiunti.

La valutazione della gestione è intesa quale capacità di raggiungere i fini fissati dai documenti programmatici e le scelte espresse dal bilancio in rapporto alle risorse disponibili ed al loro impiego efficiente, tenendo conto che non risulta direttamente applicabile un sistema di indicatori quantitativi in quanto l'attività svolta è caratterizzata da mansioni specialistiche e di alta professionalità. Inoltre, data l'esiguità della struttura organica, le mansioni sono esclusive per ciascuna unità di controllo, i processi le azioni ed i risultati sono fortemente integrati ed interdipendenti

---

<sup>4</sup> Per l'Agenzia il Consiglio di Amministrazione

e come tali non standardizzabili e non assoggettabili a comparazioni interne all'organizzazione dell'Ente<sup>5</sup>.

A conclusione della parte IV – Personale vengono riportati due indicatori significativi per il nostro Ente che evidenziano il grado di assorbimento delle risorse umane rispetto alla massa amministrata ed ai costi dei servizi TPL gestiti.

---

<sup>5</sup> Art. 6 del Regolamento per il controllo di gestione, approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29/09/2006

## **PARTE I**

### **PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEI SERVIZI**

Nel Bilancio Previsionale 2005 le attività di Pianificazione e controllo sono state disegnate con riferimento ai seguenti temi:

- Razionalizzazione progressiva del sistema TPL di responsabilità dell’Agenzia
- Sviluppo della strategia del sistema TPL di responsabilità dell’Agenzia, delle conoscenze e degli strumenti relativi.

Nel corso dell’anno 2005 il Consiglio di Amministrazione, nel definire il Piano Esecutivo Gestionale ha individuato alcune priorità. Si sono inoltre durante l’anno avviate ulteriori azioni.

Il consuntivo delle attività 2005 che segue è dunque strutturato per riferire delle attività previste integrandole con quelle che ulteriormente sono state attivate e ponendo in evidenza le attività a cui è stato data priorità.

## **I. PREDISPOSIZIONE DEGLI ELEMENTI TECNICI PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI**

**(PEG 2005 PUNTO 2.3)**

Grande importanza ha assunto, stanti i tempi ristretti e le incertezze legislative perduranti, il tema del rinnovo dei Contratti di Servizio e dell'avvio di Procedure di Gara. Il Consiglio di Amministrazione ha posto in priorità le attività al riguardo. La Legge Finanziaria 2006, ha disposto una ulteriore proroga degli affidamenti in essere, rendendo tuttavia nota la disposizione normativa solo negli ultimi giorni dell'anno.

In questo contesto è stata avviato il lavoro legale-tecnico-economico di definizione dei termini e delle procedure di una possibile gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con riferimento ad un processo che dapprima permetta la prequalificazione dei concorrenti interessati, e quindi avvii la gara predisponendo un apposito Capitolato, e pervenga alla selezione dell'Azienda Aggiudicataria a seguito del confronto tecnico-economico delle offerte.

Nel corso del 2005 si è affrontato sulla base delle esigenze di mobilità la definizione territoriale dei bacini su cui - o su una composizione dei quali - potrà essere lanciata la gara. A ogni bacino sono stati associati i servizi ritenuti afferenti, e la produzione di veicoli\*km annui e del corrispettivo di competenza. Per ciascuno si è tentata sia per via analitica dai dati di programma di esercizio sia per via di elaborazione dei dati resi disponibili dalle Aziende su personale e veicoli suddivisi per contratto, la quantificazione delle risorse tecniche e umane, dei costi e dei ricavi a verifica della "affidabilità in gara" specifica.

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



## **2. SVILUPPO DELLA STRATEGIA DEL SISTEMA TPL IN AREA METROPOLITANA**

### **2.1. Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale**

**(PEG 2005 punto 2.1.2)**

Le strategie del sistema TPL in area metropolitana sono state disegnate a grandi linee dal Programma Triennale 2005-7 che riguarda gli sviluppi del triennio su un arco di tempo di medio termine (2011) del Passante ferroviario e completamento della parte urbana della linea 1 di metropolitana) e lungo (2020-2025 termine della realizzazione della seconda linea di metropolitana).

### **2.2. Sviluppo di lungo periodo del sistema TPL**

**(PEG 2005 punto 2.1.1)**

Lo sviluppo di lungo termine della mobilità e del sistema di trasporto pubblico in area metropolitana è stato affrontato con la partecipazione allo studio di sistema sui possibili tracciati della linea 2 di metropolitana automatica, in concomitanza con le possibili opzioni di sviluppo del Passante Ferroviario (in particolare le ipotesi di tracciato della linea Torino-Ceres). Il tema è stato affrontato da un gruppo di lavoro costituito dal Comune di Torino, dall'Agenzia e da GTT, nel quale l'Agenzia ha partecipato ai lavori relativi alle stime di sviluppo socio economico e territoriale e alla definizione della domanda di mobilità motorizzata, ed ha affrontato direttamente le simulazioni di calcolo e le valutazioni quantitative relative al sistema di trasporto pubblico e alle sue componenti (Sistema Ferroviario metropolitano, Metropolitana, Sistema Tranviario), alla produzione offerta (veicoli\*km), al livello di servizio offerto, alle prestazioni del sistema di trasporto privato (uso dell'auto) ed alla scelta di uso dei modi.

Lo studio, recentemente conclusosi, nel corso del 2005 è stato presentato al Gruppo di Lavoro in itinere con documenti di avanzamento in data 26/10, 14/11, e 20/12.

Lo studio impiega per la prima volta simulazioni con l'apparato modellistico ISTMO di cui l'Agenzia ha curato la fase finale progettuale.

### **2.3. Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano**

**(PEG 2005 punto 2.1.1)**

Per quanto riguarda il Sistema Ferroviario Metropolitano è stato avviato lo studio circa l'assetto a obiettivo dello sviluppo delle linee di competenza dell'Agenzia, al fine di un confronto con RFI e Trenitalia circa gli sviluppi relativi. Tale assetto, basato su una rete di 4 linee ed un esercizio nelle fasce di punta di un treno ogni 20 minuti (treni ogni 6,7 minuti nella parte centrale), dovrebbe essere assicurato dal termine della realizzazione del nodo di Torino, posto al 2011.

A questo studio concorre anche l'analisi di cui l'Agenzia ha incaricato RFI circa il possibile reimpiego dello scalo ferroviario merci di Orbassano per generare una eventuale "quinta linea" del SFM da inserire nel Passante Ferroviario. RFI ha provveduto ad elaborare la verifica di pre-fattibilità del nuovo servizio ferroviario metropolitano e del relativo modello d'esercizio, da attuare in base all'evoluzione infrastrutturale specifica della linea e agli sviluppi di più lungo periodo del nodo di Torino.

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

#### **(PEG 2005 PUNTO 2.1.4)**

L'Agenzia ha operato per la definizione di uno schema definitivo di domanda e di coordinata offerta di servizi TPL per il periodo dei Giochi Olimpici.

Si è interagito con GTT al fine di ottenere un progetto finale di dimensionamento del servizio per il trasporto di Spettatori, Residenti e Work Force nell'area torinese.

Si è definito il servizio da e per l'aeroporto di Caselle con approfondimenti a) con TOROC in merito alle previsioni di spettatori, b) con Sagat SpA per acquisire l'informazione sul programma operativo voli nel periodo olimpico al fine di determinare la probabile domanda di TPL; c) con RFI per rilevare il numero di tracce disponibili sull'infrastruttura ferroviaria; d) con le Imprese di trasporto ferroviario ed automobilistico per concordare l'offerta adeguata e pervenire ad un definitivo progetto di programma di esercizio compatibile con la disponibilità di risorse e i vincoli infrastrutturali.

L'Agenzia, definito l'insieme delle misure occorrenti, ha individuato le contribuzioni necessarie e le risorse finanziarie occorrenti, e ne ha assicurato la copertura parte con un finanziamento regionale, parte con i fondi propri provenienti dall'avanzo di gestione.

Si è anche provveduto alla comunicazione agli spettatori dei giochi olimpici circa i potenziamenti e i servizi speciali messi in campo. E' stata realizzata una brochure (stampata in 300 mila copie) con le seguenti informazioni: orario dei treni e dei bus Torino-Aeroporto di Caselle, potenziamento del sistema di trasporto urbano e suburbano nel periodo olimpico, potenziamento del sistema ferroviario per le valli sedi di gare (direttrici Bardonecchia e Pinerolo, affidate all'Agenzia), tariffe speciali olimpiche (cfr. punto 8 seguente), posizione e tariffe dei parcheggi di corrispondenza.

#### 4. INTEGRAZIONE E AVVIO DELLA METROPOLITANA

##### **(PEG 2005 PUNTO 2.1.3)**

Sono state avviate, sviluppando i moduli del Programma TPL 2005-7, le valutazioni relative all'avvio della linea 1 della metropolitana automatica, riprendendo e approfondendo la valutazione preesistente di impatto dell'inserimento della linea sul servizio urbano/suburbano.

Si è iniziato ad operare per quanto riguarda l'avvio dell'esercizio della linea 1 (configurazione Collegno-Porta Susa) e il suo effetto di ridisegno del sistema di superficie, nel quale saranno (dopo l'avvio e il periodo dei Giochi olimpici) retratti i capilinea della linea 1 bus (da Massaua a Piazza Statuto) e della linea 36 (da Piazza Statuto a Massaua) al fine di eliminare la sovrapposizione di parti di tali linee rispetto alla linea 1 di metropolitana e fare afferire tali linee ai suoi estremi attuali di tratta. In questo ridisegno saranno fatte afferire alla linea 1 di metropolitana anche alcune linee extraurbane operanti nella Zona Ovest e attualmente attestate a Porta Susa, reinvestendone il servizio soppresso in miglioramento dei collegamenti in zona.

Si è aperto un tavolo di valutazione e concertazione con i Comuni della zona Ovest sia per quanto riguarda questa fase sia soprattutto per la più ampia revisione del servizio in vista dell'apertura del servizio della linea 1 di metropolitana sulla tratta Collegno-Porta Nuova (2007). Al proposito sono state formulate di concerto con GTT ipotesi di ridisegno delle linee di superficie poi valutate con utilizzo di strumenti simulativi. La valutazione è tuttora in corso.

L'Agenzia ha partecipato per quanto riguarda gli aspetti progettuali alle Conferenze dei Servizi indette dalla Regione per l'approvazione del progetto di altre tratte della linea 1 di metropolitana (tratta Collegno-Cascine Vica e tratta Lingotto-Bengasi).

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

**(PEG 2005 PUNTO 2.1.5)**

L'Agenzia ha avviato le prime azioni per acquisire un ruolo guida al riguardo delle indagini sulla mobilità dei cittadini e sulla qualità percepita dei trasporti in area metropolitana.

L'Agenzia ha partecipato e cofinanziato l'indagine 2005 effettuata da GTT sulla qualità dei trasporti nella Provincia di Torino acquisendone direttamente dalla società incaricata dell'indagine sul campo sia i dati raccolti sia i risultati elaborati, ed ha effettuato ulteriori proprie valutazioni al riguardo.

Sono stati acquisiti i dati 2004 sulla Mobilità non solo della Provincia di Torino ma di tutto il Piemonte, nonché la serie storica dei dati precedenti sulla Provincia di Torino.

Questi dati sono stati impiegati nei processi di valutazione relativi alla linea 2 di metropolitana.

Per quanto riguarda l'Indagine sulla Mobilità e sulla Qualità 2006, l'Agenzia intende guidare il processo di acquisizione ed elaborazione delle informazioni e pertanto si è avviato il processo di formalizzazione della procedura di gara per l'incarico a ditta specializzata delle interviste sul campo.

L'Agenzia ha intrapreso la raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni relative alla frequentazione e 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. Sono stati sistematizzati i dati delle rilevazioni 2004 e del luglio 2005, ed è stata avviato il trattamento dei dati di novembre 2005.

L'unica fonte generale di informazioni sulla frequentazione delle linee urbane e suburbane resta quella del 1999. GTT effettua conteggi non sistematici su linee oggetto di modificazione o su bacini della propria rete.

## **6. VALUTAZIONE DELLE ISTANZE E PROGETTI DI MIGLIORAMENTO E SVILUPPO DEL SISTEMA**

**(PEG 2005 PUNTO 2.2.1)**

È proseguita l'azione di valutazione delle istanze di miglioramento relativamente al sistema urbano e suburbano e al sistema extraurbano.

Nel 2005 sono pervenute 203 (210 nel 2004) istanze e ne sono state chiuse 135 (154 nel 2004).

Non è stato possibile nel 2005 ridurre il gap fra istanze pervenute ed istanze chiuse, in conseguenza sia della crescente complessità delle istanze e valutazioni (rispetto al 2004) a fronte di un organico che si è rafforzato solo nella seconda parte dell'anno, sia di un forte impegno delle risorse di progetto alle verifiche relative alla sicurezza degli impianti di cui al punto 10 successivo.

Nel 2005 è stata avviata anche un'azione di valutazione delle istanze e proposizione di miglioramento per il sistema ferroviario affidato all'Agenzia.

### **6.1. Valutazioni relative allo sviluppo del servizio urbano e suburbano di Torino**

Si è cominciato ad operare in concomitanza con il progetto di razionalizzazione del bacino della linea 4 (fase 1) che ha riguardato la zona Sud-Ovest della cintura (Beinasco e Rivalta) le zone sud (Mirafiori Sud), e nord di Torino, e il Comune di Settimo, ridisegnando il servizio delle linee 34, 41, 43, 50, 51, 63. La fase 1 ha permesso un primo sviluppo di capacità della linea, in vista di più incisivi interventi di razionalizzazione con la diminuzione dei servizi bus paralleli alla linea (fase 2), in concomitanza con l'estensione a nord della linea 4 a Falchera.

L'Agenzia è progressivamente subentrata a partire dall'ultimo quadrimestre del 2005 nel dialogo fra la Città e le Circoscrizioni per quanto riguarda la raccolta delle loro istanze sui trasporti pubblici e lo studio delle possibili varianti del sistema. A fine 2005 le istanze richiedevano complessivamente una maggiore produzione di servizio di circa 1,5 milioni di veicoli\*km: occorrerà dunque una forte selezione e un'assegnazione di priorità, per poter soddisfare, in relazione alle risorse messe a

disposizione dell’Agenzia, anche solo una parte di queste richieste con le razionalizzazioni conseguenti sia al progetto della linea 4 tranviaria sia all’avvio e all’affermazione della linea 1 di metropolitana.

Occorre ancora ricordare il potenziamento di servizio realizzato anticipando di una settimana l’attivazione del servizio pieno “invernale” in conseguenza dell’anticipo del calendario scolastico al fine di poter sospendere le lezioni durante i Giochi Olimpici, per il quale l’Agenzia ha definito l’entità congiuntamente con GTT e ottenuto il finanziamento da parte della Regione Piemonte.

## **6.2. Avvio di studio delle soluzioni per i problemi di alcuni dei maggiori poli e aree esterne della conurbazione**

Si è avviato il lavoro di studio delle soluzioni per i problemi di alcuni dei maggiori poli e aree esterne della conurbazione.

Particolarmente approfondita è stata l’analisi del caso di Chieri con le problematiche dell’avvio del Movicentro di interscambio fra la ferrovia e le linee extraurbane, del ridisegno di quest’ultime per attestarle al Movicentro, e del servizio della linea 2 urbana eventualmente da trasformare a chiamata. L’analisi, che ha sviluppato valutazioni di mobilità motorizzata e di efficacia dei servizi, è pervenuta alla definizione delle proposte operative di tracciati e programma di esercizio.

Per la Zona Ovest (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Pianezza), come riferito al punto 4 precedente, si è analizzato l’effetto di assetto del sistema di superficie coerente con l’avvio della linea metropolitana 1 nelle configurazioni Collegno-Porta Susa, e Collegno-Porta Nuova (2007).

In zona Sud-Ovest (Orbassano, Rivalta, Beinasco) si sono effettuate valutazioni sulla frequentazione e sul servizio della linea 1 urbana al fine di estenderla all’Ospedale San Luigi come richiesto dal comune di Orbassano.

Per il Comune di Settimo si è cooperato al ridisegno del servizio urbano.

Contatti sono stati stabiliti con la Città di Venaria e con GTT per il ridisegno del trasporto pubblico all’interno del Comune una volta completato il passante ferroviario,

e per generare ipotesi a breve per servizi di tipo turistico tra Torino, la Reggia di Venaria ed il parco della Mandria.

### **6.3. Avvio dello studio di soluzioni per il sistema ferroviario**

L'Agenzia, cooperando con la Regione Piemonte, ha seguito l'interlocuzione con i Comuni interessati ed i rappresentanti dei cittadini pendolari. Si sono coordinate le riunioni tematiche del quadrante di Torino per la generazione dell'orario ferroviario 2006 con il processo di raccolta delle istanze e di individuazione, da parte di Trenitalia e GTT delle possibili soluzioni per la formazione del programma di esercizio, nel quadro della disponibilità di risorse finanziarie e soprattutto dei vincoli creati dai lavori di quadruplicamento.

Nel quadro del processo sono scaturite: a) l'analisi del servizio ferroviario Torino – Chieri per un riadeguamento di parte dell'offerta alle esigenze rappresentate compatibilmente con i vincoli infrastrutturali citati; b) l'analisi dell'offerta ferroviaria Pinerolo – Torre Pellice a fronte dei problemi di circolazione viaria nella città di Pinerolo (passaggi a livello) e dell'effettiva portata della domanda, in vista della prossima riapertura all'esercizio della linea.

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

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

Occorre comunque osservare che, fino a che non sarà risolto il tratto Porta Susa-Stura, severi limiti si pongono alla realizzazione dei servizi del sistema ferroviario affidato all'Agenzia (futuro Sistema Ferroviario Metropolitano) e del sistema ferroviario regionale.

In questa situazione di congestione del nodo ferroviario di Torino, di propagarsi a sistema di ogni perturbazione, e di disagi causati ai clienti, occorre individuare nuove regole capaci di garantire la massima capacità e robustezza del servizio possibili, traguardando il sistema ferroviario a venire, a quadruplicamento realizzato.



## **7. GESTIONE DEI CONTRATTI DI SERVIZIO**

**(PEG 2005 PUNTO 2.2.2)**

### **7.1. Inizio della gestione dei contratti relativi al nucleo del futuro Sistema Ferroviario Metropolitano**

Si è acquisita la gestione dei contratti relativi al nucleo del futuro Sistema Ferroviario Metropolitano, e dei processi di controllo nei confronti delle Aziende Trenitalia e GTT. E' stato avviato, ove siano disponibili le informazioni aziendali (Trenitalia), un processo di osservazione delle prestazioni erogate (affidabilità e puntualità del servizio).

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

Sul fronte della sistematizzazione delle conoscenze è stata completata la banca dati del servizio ferroviario erogato dalle Imprese GTT e Trenitalia dalla quale è possibile ricavare, nei periodi di interesse, numero treni, numero di fermate, stazioni e frequentazioni.

### **7.2. Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino**

La gestione è avvenuta in un quadro di azioni volte a migliorare le informazioni messe a disposizione dell'Agenzia.

Si è pertanto potuto controllare il consuntivo di gestione 2004, all'atto di approvarne il saldo, e acquisire il Preventivo di Servizio 2005. E' stata conseguito un miglioramento dell'articolazione delle informazioni da presentare a corredo dei consuntivi ogni trimestre. Si è raggiunta un'intesa di principio con GTT sulla proposta di Agenzia circa la segmentazione dei contributi.

Le prestazioni del servizio realizzato non risultano ancora disponibili.

A fine anno sono stati definiti e proposti affinamenti contrattuali per la formulazione del nuovo Contratto di Servizio 2006.

### **7.3. Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni**

È proseguita l'azione di osservazione dei contratti, controllandone l'esecuzione, verificando le modifiche, interagendo con le Aziende, gli Enti Territoriali e i cittadini interessati.

### **7.4. Piano degli investimenti del TPL per il rinnovo ed il potenziamento del parco autobus**

Si è provveduto alla definizione di procedure e metodi per la predisposizione del Piano degli investimenti del TPL per il rinnovo ed il potenziamento del parco autobus che è stato approvato nel maggio 2005. Sono stati definiti i contributi alle Aziende interessate. Il Piano è in esecuzione.

## 8. SVILUPPO DEL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

**(PEG 2005 PUNTO 2.1.1)**

L'Agenzia partecipa con la Provincia alla ripresa degli studi per una nuova versione del sistema tariffario Formula. Questa revisione del sistema dovrà essere configurata nel quadro di una possibile estensione delle tariffe integrate in relazione ai principali poli territoriali regionali, e ridisegnare il sistema con un nuovo livello delle tariffe, con possibili revisioni delle zone, e con nuove regole che permettano il superamento della situazione "temporanea" di ingresso nel sistema delle 27 Aziende private operanti sul territorio interessato.

L'Agenzia ha inoltre definito, in occasione dei Giochi Olimpici, un insieme di abbonamenti integrati volti a favorire l'uso dei servizi ferroviari e bus di collegamento fra l'Aeroporto di Caselle e Torino, dei servizi urbani e suburbani di Torino, e dei collegamenti ferroviari con le valli di Bardonecchia e Pinerolo sedi delle gare, indirizzati agli spettatori e ai turisti ospiti durante il periodo olimpico. Tali documenti sono stati realizzati e distribuiti a cura del comitato guida di Formula e delle Aziende interessate.

## 9. OSSERVAZIONE E CONTROLLO DEI SERVIZI

### **(PEG 2005 PUNTO 2.2.3)**

È stato attivato il collegamento con il sistema Riace per il monitoraggio della qualità del servizio erogato da Trenitalia. Sulla base delle informazioni così rese disponibili l'Agenzia ha realizzato uno strumento di controllo che per ogni linea e per l'intero sistema affidatole elabora i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati).

Come già segnalato non è ancora stato realizzato il collegamento per l'acquisizione dei dati SIS per il monitoraggio della qualità del servizio erogato da GTT (servizio urbano/suburbano).

La Provincia, l'Agenzia e il Toroc hanno nel 2005 firmato un protocollo d'intesa per la realizzazione del sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani). Il protocollo d'intesa prevedeva l'applicazione del sistema per le esigenze della Provincia e dell'Agenzia, nonché una specifica realizzazione in tempi ristretti per l'applicazione ai servizi per i Giochi Olimpici.

L'Agenzia, di concerto con la Provincia e con Toroc, ha guidato la redazione del capitolato di gara, e la Provincia ha dato luogo alla gara per la realizzazione del sistema. La gara si è conclusa nel dicembre 2005 con l'affidamento della realizzazione.

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

Sulla base delle informazioni di OTX l’Agenzia si attende la possibilità di osservare sistematicamente l’esecuzione regolare del servizio e le prestazioni offerte ai passeggeri.

## 10. GESTIONE DELLE INCOMBENZE RELATIVE ALLA SICUREZZA

### **(PEG 2005 PUNTO 2.2.1)**

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

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

L'Agenzia opererà nel 2006 su una quantità paragonabile di impianti per la prossima apertura della tratta P.za XVIII Dicembre – Porta Nuova, e assumerà, a contratto trasferito, le competenze del DPR 753/80 ai fini della sicurezza e della regolarità di esercizio per la metropolitana nel suo complesso.

Sono peraltro continuate tutte le azioni di autorizzazione relative alla sicurezza del sistema urbano e suburbano e dei sistemi extraurbani affidati.

## **11. STRUMENTI E CONOSCENZE**

**(PEG 2005 PUNTO 2.5)**

### **11.1. Consolidamento degli strumenti di analisi e pianificazione dell’Agenzia**

È stato consolidato l’apparato modellistico ISTMO il cui uso di “acclimatazione in Agenzia” e affinamento ha avuto avvio nel quadro delle valutazioni relative alla linea 2 di metropolitana di cui al punto 2.2 precedente. Nel corso di tale lavoro si sono apportate migliorie a livello delle informazioni generate dall’apparato modellistica con ulteriori fasi di elaborazione dei dati calcolati dal modello di assegnazione pubblica.

È stato inoltre acquisito il pacchetto SW ArcGIS 9.0 quale sistema informativo territoriale cartografico. Con l’impiego di questo strumento sono stati informatizzati e disegnati in cartografia digitale i percorsi delle linee di competenza dell’Agenzia, verificandone le lunghezze.

Inoltre Arc-GIS 9.0 è stato applicato negli studi per la definizione dei bacini di territorio metropolitano e dei lotti di servizio che possono essere messi a gara nel quadro delle attività di cui al punto 1 precedente.

### **11.2. Associazione all’EMTA (European Metropolitan Transport Authorities)**

L’Agenzia si è associata all’EMTA e ha avviato l’impiego dei dati dell’associazione ai fini di valutazioni comparative e confronti con altre realtà europee per definire/comprendere meglio parametri di efficacia, di efficienza e di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico.

### **11.3. Attività di Seminari e Convegni**

L’Agenzia ha lanciato nel 2006 due Seminari rivolti agli Enti Consorziati, per affrontare con il primo “Integrazione. Razionalizzazione e sviluppo del sistema di trasporto pubblico dell’area metropolitana di Torino - marzo 2005” una ricognizione collettiva delle problematiche e di possibile indirizzo delle attività di Agenzia, e con il secondo “Servizi di TPL, finanziamenti pubblici ed esigenze di sviluppo – dicembre

2005” i temi dei servizi minimi e della partecipazioni dei Comuni consorziati ai benefici e alla contribuzione dei servizi di trasporto pubblico affidati all’Agenzia, proponendo metodi e quantificazioni inediti e possibili soluzioni.

L’Agenzia ha inoltre predisposto per il Convegno “Servizi Minimi” un lavoro di possibile identificazione di obiettivi e standard sulla base di un’analisi di valutazione comparativa su scala europea, citata nel punto 11.1 precedente.

#### **11.4. Lancio di consulenze a supporto dell’Agenzia sui problemi di architettura e di applicazione del sistema TPL**

L’avanzo di amministrazione destinato dal Bilancio Previsionale 2005 a finanziare, oltre le spese correnti, specificamente le iniziative di pianificazione (320.300,00 €), e che era destinato a queste consulenze, non è stato speso per questo scopo, perché la Legge Finanziaria 2005 lo ha reso inapplicabile.



## **PARTE II**

### **AREA ISTITUZIONALE**

**(PEG 2005 punti 2.4.1, 3.1, 3.2 e 3.3)**

Nel corso dell'esercizio 2005 si è provveduto a consolidare sia l'organizzazione generale amministrativa e contabile dell'Ente, sia la sistemazione logistico-infrastrutturale in funzione della progressiva completa operatività dell'Agenzia.

## **12. GIURIDICO**

### **12.1. Servizio TPL**

Con riferimento alle attività connesse al trasporto pubblico locale:

- sono stati predisposti gli atti che hanno consentito il subentro dell'Agenzia nel contratto ferroviario Regione Piemonte-GTT S.p.A. e del contratto di servizio urbano delle Città di Chieri;
- sono stati prorogati di un anno tutti i contratti di servizio gestiti dall'Agenzia in scadenza al 31/12/2005;
- è stato definito il quadro normativo e sono stati schematizzati gli atti con cui l'Agenzia ha acquisito ed esercitato le competenze ex D.P.R. 753/1980 in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi con particolare riferimento agli ascensori ed alle scale mobili della linea 1 di metropolitana;
- è stato predisposto lo schema di protocollo d'intesa per la progettazione e la realizzazione di un sistema di monitoraggio per l'osservazione ed il controllo dei servizi di trasporto pubblico extraurbano;

- sono stati approntati gli atti necessari all'erogazione dei contributi regionali destinati al rinnovo del C.C.N.L. degli autoferrotranvieri con particolare riferimento alla natura di tali contributi e al loro trattamento fiscale;
- è stato predisposto lo schema di bando di gara per l'affidamento dei servizi di competenza dell'Agenzia;
- coordinati dal legale incaricato, il gruppo di lavoro che ha partecipato alla predisposizione del ricorso al T.A.R. Piemonte avverso il rifiuto del Ministero degli interni di ammettere l'Agenzia al rimborso erariale ai sensi dell'art. 9 comma 4, L. 7 dicembre 1999, n. 472, ha ottenuto piena soddisfazione con una sentenza che accolto i motivi del ricorso.

## **12.2. Fornitura beni e prestazioni di servizi**

Con riferimento alle attività connesse alle forniture di beni e prestazioni di servizi si è provveduto a garantire l'acquisizione dei beni e dei servizi necessari al funzionamento dell'Agenzia in osservanza alle indicazioni fornite al direttore generale dal Consiglio d'Amministrazione con deliberazione n. 5/4 Allegato 2 punto 5.1 del 28 luglio 2004.

Congiuntamente all'Agenzia Piemonte e Lavoro, sono stati aggiudicati, a seguito di asta pubblica, i servizi di pulizia e custodia e guardiana della sede dell'Agenzia, presiedendo la commissione di valutazione delle offerte tecniche.

È stato predisposto uno schema di Regolamento dei Contratti dell'Agenzia.

## **12.3. Personale**

Con riferimento alle attività connesse al personale, si è provveduto ad un'accurata disamina della legge 311/2004 (legge finanziaria 2005) al fine di consentire all'Agenzia di dare corso al piano assunzioni 2004, nonostante i molti limiti e vincoli imposti. In esito al lavoro di analisi:

- è stata avviata e conclusa, con l'ausilio delle strutture del Comune di Torino, la procedura di selezione pubblica per l'assunzione di n. 3 unità di personale con contratto di formazione e lavoro nel profilo professionale di categoria D. Nel corso del 2005, oltre ai tre vincitori, è stata assunta un'ulteriore unità di personale attingendo dalla graduatoria;
- sono state assunte, con mobilità dagli enti consorziati e da Trenitalia, n. 4 unità di personale di categoria D;
- sono state assunte, attingendo dalle graduatorie del Comune di Torino, n. 2 unità di personale di categoria C.

Nel corso dell'anno si è provveduto a predisporre gli atti necessari all'adeguamento del Contratto Collettivo Decentrato Integrativo, con particolare riferimento alle risorse decentrate ed al sistema di valutazione del personale.

Sono stati predisposti gli atti necessari all'istituzione ed assegnazione degli istituti contrattuali previsti per la valorizzazione delle professionalità presenti nell'ente.

Sono stati predisposti gli atti necessari all'attivazione di uno stage presso l'Agenzia di uno studente frequentante il master "Trasporti e Mobilità" organizzato dal COREP.

In occasione dell'assunzione delle funzioni in materia di sicurezza ex D.P.R. 753/1980 relative agli impianti fissi di accesso alla linea 1 di metropolitana, è stato attivato un contratto di collaborazione coordinata e continuativa con il compito di adiuvarne le strutture dell'ente nell'assolvimento dei compiti istituzionali

### 13. SISTEMA DI FINANZA ED AMMINISTRAZIONE

Sono stati predisposti, sin dall'inizio dell'esercizio 2005, tutti i documenti facenti parte del sistema contabile dell'Agenzia, implementando progressivamente la tenuta contabile dei fatti attraverso il nuovo applicativo informatico installato a fine anno 2004.

Il raggiungimento della piena operatività dell'Agenzia ha determinato un costante incremento delle operazioni quali l'archiviazione dei documenti, le procedure per il controllo di conformità dei documenti contabili alle deliberazioni nonché le procedure per la registrazione fatture, la liquidazione delle spese e l'emissione di mandati di pagamento, i rapporti con la Tesoreria dell'Ente ed, infine, l'organizzazione del Fondo economale.

Si è consolidato il sistema di base per l'imputazione delle spese a centri di costo e/o di iniziativa, mettendo in atto il monitoraggio delle spese e la relativa analisi degli scostamenti, il monitoraggio delle entrate, rispettando le scadenze per gli adempimenti obbligatori nei confronti degli istituti previdenziali, dell'Erario e, in generale, dei creditori.

Particolare cura è stata posta affinché tali operazioni venissero svolte ottimizzandone l'espletamento sia attraverso l'utilizzo delle più aggiornate tecnologie informatiche sia ricercando la maggior semplificazione possibile, nel rispetto delle normative di settore.

Sono stati curati tutti gli **adempimenti conseguenti ai rapporti di lavoro** riguardanti il personale variamente inquadrato (come dipendente, co.co.co., incarichi professionali) e gli amministratori dell'Ente, tra cui si evidenziano:

1. Predisposizione dei contratti individuali e degli atti amministrativi correlati
2. Iscrizione agli istituti previdenziali ed assicurativi
3. Elaborazione dei listini paga e contributi
4. Pagamento delle retribuzioni
5. Versamenti a favore degli Istituti Previdenziali ed erariali.

È stato completato il sistema di rilevazione automatica delle presenze del personale dipendente, passando da un sistema di caricamento manuale all'utilizzo di specifico applicativo informatico.

## 14. LOGISTICA E SERVIZI

**(PEG 2005 punti 1.1 e 1.2)**

Sono stati assicurati tutti i servizi generali connessi al funzionamento dell’Agenzia e cioè:

- cura della logistica ed ottimizzazione dei costi inerenti la gestione della “struttura fisica” dell’ente
- approvvigionamento dei beni e servizi utilizzati dagli uffici per l’attività ordinaria e straordinaria, eseguendo un monitoraggio rispetto alle necessità degli uffici e provvedendo alle relative acquisizioni.

Nel corso dell’anno 2005 si è proceduto all’avvio della gestione informatica del protocollo generale dell’Ente mediante apposito applicativo informatico nonché all’implementazione della procedura informatica di inventariazione dei beni mobili.

È stato altresì garantito il corretto funzionamento dei sistemi informatici nonché la connessione con le reti informatiche, aggiornando costantemente la dotazione hardware e software in funzione dello sviluppo degli uffici e degli addetti, contenendo ed ottimizzando i costi.

## PARTE III

### RELAZIONE ECONOMICO E FINANZIARIA

#### 15. 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	206.395.104,13	
Pagamenti	167.185.840,64	
	<i>differenza</i>	39.209.263,49
Residui attivi della competenza	16.825.694,62	
Residui passivi della competenza	54.772.632,81	
	<i>differenza</i>	-37.946.938,19
 <i>avanzo al 31.12.2005</i>		 <b>1.262.325,30</b>

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 2005	€	33.364.236,25
- riscossioni nell'esercizio	€	206.911.024,02
- pagamenti nell'esercizio	€	192.446.534,12
fondo di cassa al 31 dicembre 2005	€	47.828.726,15
residui attivi	€	26.664.666,82
residui passivi	€	69.495.814,26
<b><i>avanzo di amministrazione accertato</i></b>	€	<b><i>4.997.578,71</i></b>

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2005 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato in contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.



### 15.1. Gestione di competenza

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2005 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	8.676.005,00
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	200.444.653,86
Trasferimenti dai Comuni consorziati	€	4.732.273,11
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>213.852.931,97</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	9.810,00
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	604.590,55
Rimborsi da Enti e privati	€	6.867,95
<b>Totale Titolo III</b>	<b>€</b>	<b>621.268,50</b>
Trasferimenti di capitali dalla Regione	€	5.813.044,24
<b>Totale Titolo IV</b>	<b>€</b>	<b>5.813.044,24</b>

<b>PARTE I - ENTRATA</b>		<b>Accertamenti 2005</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	213.852.931,97
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	621.268,50
<b>Totale generale Entrate Correnti</b>		<b>214.474.200,47</b>
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	5.813.044,24
<b>Totale generale Entrate da trasferim. di capitale</b>		<b>5.813.044,24</b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2005, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Personale.	€	1.525.889,20
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	9.605,94
Prestazioni di servizi	€	344.419,31
Utilizzo di beni di terzi	€	166.525,11
Trasferimenti	€	210.863.636,73
Imposte e tasse	€	101.248,80
<b>Totale Titolo I</b>	<b>€</b>	<b>213.011.325,09</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	209.251,08
Trasferimenti di capitale	€	5.804.343,24
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>6.013.594,32</b>

<b>PARTE II - SPESA</b>		<b>Impegni 2005</b>
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	213.011.325,09
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b><i>Totale generale Spese correnti</i></b>		<b>213.011.325,09</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	6.013.594,32
<b><i>Totale generale Spese in conto capitale</i></b>		<b>6.013.594,32</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>2005</b>
<i>Entrate Correnti</i>	214.474.200,47
<i>Spese Correnti</i>	213.011.325,09
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b><i>Situazione economica</i></b>	<b><i>1.462.875,38</i></b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2005 a **€ 6.013.594,32** sono stati finanziati per € 5.804.343,24 da trasferimenti di capitale della Regione e per €209.251,08 da entrate proprie.

### 15.1.1 Scostamento tra le previsioni

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

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione definitiva</i>	<i>Rendiconto 2005</i>
<b><u>Entrate</u></b>			
Titolo II - Trasferimenti	213.987.825,00	213.987.825,00	213.852.931,97
Titolo III - Entrate extratributarie	112.000,00	112.000,00	621.268,50
Titolo IV - Entrate da capitali	8.149.000,00	8.149.000,00	5.813.044,24
Titolo V - Entrate da prestiti	625.000,00	625.000,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	2.035.000,00	2.035.000,00	2.933.554,04
Avanzo applicato	803.175,00	803.175,00	0,00
<b><i>Totale generale Entrate</i></b>	<b><i>225.712.000,00</i></b>	<b><i>225.712.000,00</i></b>	<b><i>223.220.798,75</i></b>
<b><u>Spese</u></b>			
Titolo I - Spese correnti	214.595.500,00	214.595.500,00	213.011.325,09
Titolo II - Spese in conto capitale	8.456.500,00	8.456.500,00	6.013.594,32
Titolo III - Rimborso di prestiti	625.000,00	625.000,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	2.035.000,00	2.035.000,00	2.933.554,04
<b><i>Totale generale Spese</i></b>	<b><i>225.712.000,00</i></b>	<b><i>225.712.000,00</i></b>	<b><i>221.958.473,45</i></b>

Le previsioni iniziali sono state confermate in sede di ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi e presa d'atto del mantenimento del pareggio di bilancio, così come previsto dall'art. 193 del TUEL, con deliberazione n. 3/1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 29 settembre 2005.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate**- pari a **€134.893,03** derivano da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€	-	102.000,00
Minori trasferimenti dalla Regione Piemonte per la mancata delega del contratto del Comune di Moncalieri e per minori trasferimenti per ristoro IVA sui contratti TPL	€	-	3.117.546,14
Maggior trasferimento dal Comune di Torino per ristoro IVA	€	+	4.367.231,69
Minori trasferimenti da Enti consorziati per servizi TPL	€	-	1.282.578,58

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a **€509.268,50** derivano da:

Maggiori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€		9.810,00
Maggiori entrate per interessi attivi maturati su conto presso Banca d'Italia	€		494.590,55
Maggiori entrate per rimborsi da Enti e privati	€		4.867,95

Lo scostamento tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo IV – Entrate** pari a **€2.335.955,76** è dovuta al minor trasferimento da parte della Regione Piemonte per i contributi regionali da destinare alle società di gestione TPL per il rinnovo e potenziamento del materiale rotabile su gomma.

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€1.584.174,91** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€		424.218,80
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€		4.211,06
Prestazioni di servizi	€		806.726,69
Utilizzo di beni di terzi	€		26.934,89
Trasferimenti	€		254.533,27
Imposte e tasse	€		67.550,20

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€ 2.442.905,68** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€		98.248,92
Trasferimenti di capitale	€		2.344.656,76

## 15.2. Gestione residuale

**La gestione dei residui attivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€10.325.256,16** derivanti da:

Minori entrate per ristoro IVA anno 2004	€	14.728,93
Minori entrate per mancata delega contratto GTT ferrovie anno 2004	€	9.469.168,79
Minori entrate da Comune di Torino (come da n.5/1 CdA del 29/07/2005)	€	696.754,00
Minori entrate da Comune di Settimo per gestione contratto TPL anno 2004	€	144.604,31
Minori entrate per interessi attivi	€	0,13

**La gestione dei residui passivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€10.084.015,55** derivanti da:

Minori spese per ristoro IVA anno 2004	€	14.728,45
Minori spese per mancata delega contratto GTT ferrovie anno 2004	€	9.469.168,79
Minori spese per gestione contratto TPL anno 2004 delega Comune Settimo	€	141.932,45
Minori spese per trasferimenti ad aziende erogatrici servizio TPL	€	398.809,20
Minori spese per prestazioni di servizi	€	26.013,83
Minori spese per personale	€	1.160,29
Minori spese per imposte e tasse	€	650,45
Minore spese per utilizzo beni terzi	€	29.540,32
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	85,41
Minori spese in conto capitale	€	1.926,36

## 16. 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>				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2005	VARIAZIONI		CONSISTENZA AL 31.12.2005
		+	-	
<b>A) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	105.724,73	258.705,86	260.063,14	104.367,45
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.				
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>105.724,73</b>	<b>258.705,86</b>	<b>260.063,14</b>	<b>104.367,45</b>
<b>B) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	20.538.894,75	215.350.013,46	209.224.241,39	26.664.666,82
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	
DISPONIBILITA' LIQUIDE	33.364.236,25	206.915.712,67	192.451.222,77	47.828.726,15
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>53.903.131,00</b>	<b>422.265.726,13</b>	<b>401.675.464,16</b>	<b>74.493.392,97</b>
<b>RATEI E RISCOINTI</b>				
RATEI ATTIVI	141.253,50		141.253,50	0,00
RISCOINTI ATTIVI	5.895,42	524.329,23	5.895,42	524.329,23
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>147.148,92</b>	<b>524.329,23</b>	<b>147.148,92</b>	<b>524.329,23</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>54.156.004,65</b>	<b>423.048.761,22</b>	<b>402.082.676,22</b>	<b>75.122.089,65</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>19.301,96</b>	<b>202.836,08</b>	<b>19.301,96</b>	<b>202.836,08</b>

<b>PASSIVO</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2005</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2005</b>
		<b>+</b>	<b>-</b>	
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	4.107.416,13	1.721.695,34	0,00	5.829.111,47
<b>B) CONFERIMENTI</b>	0,00	5.804.343,24	0,00	5.804.343,24
<b>C) DEBITI</b>	50.048.588,52	214.814.131,27	201.374.084,85	63.488.634,94
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>54.156.004,65</b>	<b>222.340.169,85</b>	<b>201.374.084,85</b>	<b>75.122.089,65</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>19.301,96</b>	<b>202.836,08</b>	<b>19.301,96</b>	<b>202.836,08</b>

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	+ 213.869.609,92	
B) COSTI DI GESTIONE	- 212.425.970,03	
<b>RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)</b>	<b>+ 1.443.639,89</b>	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 604.590,55	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	- 326.535,10	
<b><i>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO</i></b> <b>(A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>1.721.695,34</b>



Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana è stato incrementato al 31 dicembre 2005 di €1.721.695,34, pari al risultato economico d'esercizio. Il patrimonio così determinato ammontante complessivamente a €5.829.111,47 è costituito dai proventi da trasferimenti al netto dei costi di gestione e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2005, così come determinati nel conto economico. Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00 risulta ancora da incassare per € 77.556,50, di cui € 4.251,18 da comuni consorziati e € 73.305,32 dalla Provincia di Torino quale anticipazione della quota dei comuni che non hanno aderito sin dall'inizio al Consorzio, fatta salva la ripetizione della stessa alla Provincia da parte dell'Agenzia, al momento dell'adesione dei comuni stessi.

Si evidenzia che il criterio adottato per il calcolo delle quote di ammortamento delle immobilizzazioni materiali, ammontanti a €25.421,51, è stato ispirato al disposto di cui all'art. 102 c. 5 del D.P.R. 917 del 22 dicembre 1986 e s.m.i., il quale consente di ammortizzare interamente nell'esercizio di acquisizione i beni di valore unitario non superiore a €516,46.

## **PARTE. IV**

### **PERSONALE**

#### **17. DOTAZIONE ORGANICA E SPESA DEL PERSONALE PREVISTA**

##### **17.1. Quadro di riferimento**

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

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

Successivamente, 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 un programmazione triennale del fabbisogno di personale, il Consiglio di Amministrazione, con deliberazione n. 3/3 del 26/05/2004 ha, tra l'altro:

- approvato la programmazione del fabbisogno di personale per il triennio 2004-2005-2006 nella dotazione organica approvata con propria deliberazione del 16 gennaio 2004 n. 1/2, allegato C;
- stabilito che il fabbisogno di personale, in quanto derivante da valutazioni sugli obiettivi specifici e sulle conseguenti necessità produttive, dovesse avere un

momento di riscontro e di verifica annuale in concomitanza con il PEG, in quanto è in tale sede che l'Amministrazione individua gli obiettivi concreti da raggiungere;

- dato atto che, essendo l'Agenzia un consorzio di nuova istituzione, la programmazione del fabbisogno di personale è parametrata alle effettive esigenze funzionali derivanti dalla domanda di servizi degli enti consorziati.

Coerentemente, con deliberazione n. 8/2 del 3/12/2004, il Consiglio d'Amministrazione ha ravvisato l'opportunità di ridefinire, se pur marginalmente, la dotazione organica in funzione degli obiettivi di efficienza e dei programmi di attività dell'ente.

A seguito di tale rideterminazione, **il costo della dotazione organica** dell'Agenzia (incluso il costo del personale dirigente fuori pianta organica), **è stato ridotto** con un contenimento delle retribuzioni da erogarsi come illustrato nella tabella a margine:

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

Contestualmente, si approvava in via definitiva il piano assunzioni per l'anno 2004 e anni successivi.

Le fasi di strutturazione e di organizzazione del personale dell'Agenzia e quella **di reclutamento del personale sono state ideate come fattispecie a formazione progressiva, da realizzarsi di pari passo con l'acquisizione delle competenze conferite dagli enti consorziati.**

## 17.2. Anno 2005

Con deliberazione n. 1/2 del Consiglio di Amministrazione del 17 febbraio 2005 l'Agenda ha preso atto con approvazione dell'accordo intervenuto in data 14/12/2004, a seguito di concertazione le OO.SS., per la mobilità dei dipendenti dalla Trenitalia Spa all'Agenda, e le relative modalità di trasferimento.

Il Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 4/4 del 23 giugno 2005, facendo proprie le proposte del direttore generale, ha fornito alla delegazione trattante dell'Agenda, costituita con propria deliberazione n. 12/7 del 12 dicembre 2003, gli indirizzi per approntare la piattaforma contrattuale in ordine:

- alla definizione dei criteri di riparto e destinazione delle risorse destinante alla incentivazione delle politiche di sviluppo delle risorse umane, "risorse decentrate" per l'anno 2005 e 2006.
- all'unificazione e semplificazione del sistema di valutazione permanente del personale dipendente dell'Agenda individuato nel Contratto Collettivo Decentrato Integrativo sottoscritto il 3 giugno 2004.

Con successiva deliberazione n. 5/2 del 29 luglio 2005 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la sottoscrizione del Contratto Collettivo Decentrato Integrativo per il personale, così come risulta dall'Accordo con le OO.SS. del 18 luglio 2005.

L'Agenda, nel corso del 2005, ha acquisito progressivamente il personale così come risulta dalla seguente tabella:

mese	Direzione e servizi generali	Area istituzionale	Pianificazione e Controllo	Totale
Marzo	---	1	2	3
Aprile	---	---	1	1
Settembre	---	---	3	3
Novembre	---	---	1	1
Dicembre	1	1	---	2
<b>Totale unità acquisite</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>10</b>

L'organico effettivo al 31 dicembre 2005 risultava composto da 20 unità, a fronte della dotazione organica prevista in n. 28 unità escluso il Direttore.

<b><u>Presenti al 31-12-2005 / Dotazione organica</u></b>					
<b>Area/Servizio</b>		<b>Dirigenti</b>	<b>Cat. D</b>	<b>Cat. C</b>	<b>Totale</b>
Servizi in staff alla Direzione	Servizi generali & Sistema informativo	0 / 0	1 / 2	1 / 1	2 / 3
	Comunicazione & Relazioni esterne	0 / 1	1 / 2	0 / 0	1 / 3
Area Istituzionale Finanze, Giuridico & Risorse		0 / 2	5 / 5	1 / 2	6 / 9
Area Pianificazione & Controllo		1 / 2	10 / 10	0 / 1	11 / 13
<b>Totale</b>		<b>1 / 5</b>	<b>17 / 19</b>	<b>2 / 4</b>	<b>20 / 28</b>

\* \* \*

Al fine di un approfondimento analitico sulla spesa del personale, si evidenziano 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) ed in particolare:

<b><u>Indicatori</u></b>			
Incidenza del costo del personale rispetto alla massa amministrata	<u>Costo del personale</u> Massa amministrata	<u>1.598.401,62</u> 221.958.473,45	= <b>0,7201 %</b>
Costo del personale rispetto servizi	<u>Costo del personale</u> Vetture*km di servizi offerti	<u>1.598.401,62</u> 63.470.502	= <b>€0,025 a km</b>

## **PARTE V**

### **ADEMPIMENTI**

#### **18. IL CONTROLLO SULLE PROCEDURE DI ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**

In merito al controllo specifico sulle procedure di acquisto di beni e servizi, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nell'art. 1 comma 4, del D.L. 12 luglio 2004 n. 168 (c.d. taglia spese), convertito con modificazioni nella Legge 30 Luglio 2004 n. 191, si riscontra che l'Agenzia, nel corso dell'esercizio 2005, si è avvalsa delle forniture in convenzione Consip per tutti gli acquisti di beni e/o servizi disponibili nel catalogo delle convenzioni (n. 5 forniture in corso durante l'esercizio 2005).

Ci si è inoltre avvalsi della possibilità di estendere i contratti già in essere degli Enti consorziati<sup>6</sup> (n. 2 forniture) e delle procedure di acquisto telematico (n. 2 forniture).

---

<sup>6</sup> Deliberazione del CdA n. 10/2 del 23 ottobre 2003