



Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino

Consorzio tra Enti Locali

ASSEMBLEA •ADUNANZA DEL 19/06/ 2008•N. 1 dell'ordine del giorno•

**ALLEGATO A**

**CONTO CONSUNTIVO 2007**

**RELAZIONE AL CONTO DEL BILANCIO**

**RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

[approvata dal Consiglio d'Amministrazione in data 08/05/2008]

**MAGGIO 2008**

## PREMESSE

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

Il rendiconto del 2007 si presenta come un esercizio completo di operatività in cui il nuovo Consiglio d'Amministrazione ha potuto espletare il proprio compito istituzionale lavorando sia sull'attività ordinaria ma soprattutto su progetti strategici di medio e lungo respiro.

L'azione del CdA, che si è riunito con frequenza almeno mensile, è stata rivolta in maniera prioritaria a far riconoscere all'Agenzia il proprio ruolo di Ente Locale "regolatore" dei servizi di Trasporto Pubblico Locale dell'area metropolitana ed oltre. Le azioni per affermare il proprio ruolo sono state rivolte sia nei confronti degli Enti Locali, sia nei confronti delle aziende erogatrici dei servizi di trasporto pubblico, sia nei confronti dei cittadini utenti.

Una prima riflessione riguarda gli enti che costituiscono il consorzio. Nella previsione degli enti promotori, il consorzio riunisce oltre a Regione e Provincia, il comune di Torino e 31 comuni dell'area metropolitana. Nell'ultimo trimestre del 2006, è stata prestata particolare attenzione affinché i comuni mancanti all'appello accelerassero le procedure per approvare gli atti di adesione all'Agenzia e tale attenzione è proseguita nel 2007. Si ritiene infatti che il contributo di tutte le realtà che compongono l'area metropolitana, comprese quelle territorialmente più limitate, consentirà all'Agenzia di perseguire al meglio, in una prospettiva di razionalizzazione degli interventi e condivisione delle decisioni, gli scopi istituzionali che si ricordano essere stati definiti dallo Statuto nella promozione della mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino e nell'ottimizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale mediante:

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

f) l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

Il 2007 è stato l'anno decisivo per tale attività; con le adesioni formalizzate con i primi mesi del 2008 (Alpignano, Borgaro e Caselle) ormai solo il Comune di Venaria non ha ancora formalizzato l'Adesione all'Agenzia; in compenso altri comuni hanno informalmente avanzato l'interesse a far parte dell'Agenzia. Si tratta di un segnale comunque positivo ma che gli organi istituzionali potranno opportunamente affrontare al completamento delle adesioni degli Enti previsti nella convenzione costitutiva.

Ma l'aspetto più importante è stato il coinvolgimento degli Enti nelle azioni strategiche dell'Agenzia attraverso:

- la concertazione sulle scelte di pianificazione nell'ambito del Programma di Miglioramento del Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano sia nella fase di predisposizione, sia nella fase di attuazione successiva all'approvazione avvenuta nel giugno 2007; sono stati condotti numerosi incontri con gli assessori ed i sindaci Comunali e per la città di Torino si sono incontrati tutti i Presidenti di Circostrizione oltre a varie audizioni presso le Commissioni Consiliari di Comune, Provincia e Regione; gli esiti sono stati positivi anche se sono emersi ambiti di dissenso per i quali si è cercato di proporre soluzioni che, senza stravolgere le strategie del Piano, risultino maggiormente gradite alle comunità locali;

- la partecipazione alle modifiche agli orari ferroviari adottando scelte non sempre gradite ma necessarie per lo sviluppo del sistema ferroviario; per illustrare il lavoro condotto si sono organizzati incontri con le associazioni dei pendolari; anche in questo caso alcune scelte, dettate da problemi infrastrutturali non sono state condivise, ma piena condivisione si è avuta sul progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano;

- la promozione del progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano, illustrandone le strategie ai vari sindaci dell'area metropolitana costruendo le opportune sinergie con la pianificazione locale; alla fine di questo lavoro di informazione e condivisione del progetto si è giunti alla presentazione pubblica culminata nel convegno del 12 Novembre 2007 e nella partecipazione ad "Infrastructura" con uno stand dell'Agenzia ed un workshop tematico sul Sistema Ferroviario Metropolitano.

I rapporti con le Aziende si sono sviluppati in maniera sempre più proficua, sia direttamente con le aziende, sia con le associazioni di categoria; è da rilevare come una ottima collaborazione si è potuta instaurare anche con Rete Ferroviaria Italiana, seppur l'azienda non

abbia rapporti contrattuali con l'Agenzia. L'apporto di RFI è stato rilevante nel portare avanti il progetto del SFM.

La problematica dei rapporti con i cittadini utenti è stata posta al centro dell'azione dell'ultimo periodo dell'anno; oltre agli incontri diretti con i pendolari, di cui si è detto prima, è stata data visibilità all'agenzia con l'apertura del sito internet la cui veste grafica è impostata sul nuovo logo e con la individuazione di un addetto stampa. Il sito è stato continuamente alimentato con comunicati stampa e notizie con il coordinamento dell'addetto stampa dell'Agenzia. Sia in termine di richiami sulla stampa, sia in termini di comunicazione diretta con i cittadini, già alla fine del 2007 si potevano cogliere i primi segnali della identificazione del ruolo dell'Agenzia da parte degli utenti.

Un ulteriore aspetto di rilievo è l'apporto fornito dal Comitato Tecnico, costituito, in attuazione all'art. 24 dello Statuto, nell'ottobre 2006. Il Comitato Tecnico, organo di consultazione che opera a supporto del Consiglio di Amministrazione è composto da 2 dirigenti, competenti e responsabili in materia di trasporti, di ciascuno dei seguenti enti: Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino.

Nel corso del 2007 il Comitato Tecnico si è riunito per 16 volte con riferimento ai seguenti argomenti: gare TPL, bacini e criteri per l'indizione delle gare, condivisione delle strategie relative al sistema tariffario integrato ed al sistema di bigliettazione elettronica, sviluppi del sistema di TPL di lungo periodo, assetto del sistema ferroviario metropolitano e servizio ferroviario per Orbassano (linea FM5), Accordo di Programma per il Trasporto Pubblico Locale e Risorse per l'esercizio e per gli investimenti, introduzione di servizi innovativi per la linea ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo, e collegamento con la linea ferroviaria Torino-Ceres (sottopasso meccanizzato di Piastra Baldissera).

Il lavoro condotto conferma come l'integrazione dei tre livelli istituzionali anche dal punto di vista tecnico, già realizzata politicamente nel Consiglio di Amministrazione, produca un proficuo confronto e consenta di raggiungere in maniera rapida soluzioni tecnicamente di eccellenza e condivise dal punto di vista delle strategie attuative.

Infine

\*\*\*

Fatta questa premessa di ordine istituzionale, si ritiene che il conto del Bilancio 2007 si riferisca al primo anno di un esercizio a regime per l'Agenzia; appare infatti ampiamente superata la fase di costruzione della propria organizzazione, anche se ancora non completata (alcune problematiche aperte alla fine del 2007 sono l'acquisizione del contratto di servizio di Moncalieri, la questione iva, il completamento della pianta organica) ma molti passi avanti sono stati fatti dal punto di vista del focalizzare l'attività sul perseguimento dei fini istituzionali.

In tale prospettiva appare opportuno citare alcuni risultati di rilievo come :

- l'approvazione del Programma Triennale dei Servizi e la conseguente stipula dell'Accordo di programma fra Regione ed Agenzia;
- gli interventi di razionalizzazione dei servizi in particolare riferiti al Programma di Miglioramento della rete Urbana ed extraurbana;
- l'avvio delle indagini della mobilità 2008 che, pur progettate in continuità rispetto al passato, ha introdotto rilevanti elementi di innovazione;
- le iniziative a supporto della capacità di governo del sistema quali l'accesso e l'utilizzo di RIACE oltre che la realizzazione, unitamente alla Provincia, del sistema di rilevazione satellitare di bordo dei servizi automobilistici di tipo extraurbano (OTX);
- l'attivazione di un sito internet dell'Agenzia punto di riferimento per la divulgazione delle attività istituzionali e per aprire realizzare un primo strumento di contatto con gli utenti del Trasporto Pubblico dell'area metropolitana e non solo.

Si tratta di compiti operativi significativi ed i cui risultati sono sinteticamente descritti nella parte II della presente relazione, ma ancora più importanti appaiono alcune attività di rilievo strategico per i compiti istituzionali dell'Agenzia. Si vuole qui ricordare come nella seconda metà del 2007 si è dato corso ad importanti iniziative di comunicazione : il convegno sul sistema ferroviario metropolitano del 12 novembre 2007 ed il workshop all'interno di Infrastructura che ha consentito all'Agenzia di presentare alla collettività il progetto del Sistema ferroviario Metropolitano che sta diventando un obiettivo prioritario non solo nella programmazione dei servizi dell'Agenzia ma anche su più tavoli istituzionali.

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano ha assunto un ruolo di rilievo all'interno del programmazione Strategica dell'Area Torinese (Torino Internazionale) e della linea Alta

Capacità/Alta Velocità Torino-Lione. In questo ambito l’Agenzia è stata accreditata di un ruolo tecnico di primissimo rilievo finalizzato alla simulazione dell’intero nodo ferroviario di Torino con modelli di programmazione e simulazione altamente qualificanti (Viriato e Capres) e per la prima volta usati in Italia a livello territorialmente e funzionalmente integrato.

Il ruolo di Agenzia quale soggetto capace di progettare e promuovere e realizzare programmi di interventi strategici sul sistema del Trasporto Pubblico Locale e tecnicamente in grado di affrontare problematiche rilevanti è un risultato di rilievo che si sta conseguendo e sempre più affermando.

L’Agenzia sta pertanto assumendo quel ruolo che il legislatore e gli Enti costituenti hanno voluto assegnargli ed è questo l’obiettivo primario che l’azione amministrativa intende ancora perseguire nel prosieguo delle attività.

\*\*\*

La struttura della relazione che segue ripercorrerà, per quanto possibile, quella della relazione al Bilancio Previsionale 2007, verificando in particolare le seguenti Parti:

Parte I: quadro normativo – affidamento dei servizi

Parte II: pianificazione e controllo – il trasporto pubblico locale 2007

Parte III: relazione economico e finanziaria

Parte IV personale.

## **PARTE I -QUADRO NORMATIVO - AFFIDAMENTO DEI SERVIZI**

Anche per l'anno 2007, come già avvenuto negli anni precedenti, i servizi di trasporto pubblico locale sono stati effettuati in vigenza del cd. "periodo transitorio", ovvero del periodo previsto dall'art. 18 comma bis del D.Lgs. 422/1997, che stabilisce che le "regioni prevedono un periodo transitorio, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari"

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

Il 31/12/2007, per effetto del richiamo dinamico operato dal legislatore regionale con l'art. 10 della L.R. 17/2004 alle disposizioni stabilite dal legislatore nazionale, rappresenta altresì la data di conclusione del periodo transitorio in Piemonte.

In relazione a quanto sopra, i contratti di servizio del trasporto pubblico locale di competenza di dell'Agenzia, già prorogati al 31/12/2006, hanno spiegato i loro effetti anche per l'anno 2007.

Diversamente dagli anni precedenti, il 31 dicembre 2007, termine ultimo del periodo transitorio, non è stato più oggetto di interventi da parte del legislatore nazionale pertanto, a norma dell'art. 18 comma 3 bis, trascorso tale periodo, tutti i servizi dovranno essere affidati esclusivamente tramite procedure concorsuali.

A tale riguardo, con la relazione previsionale al Bilancio per l'anno 2007, erano stati evidenziati alcuni aspetti problematici che, una volta risolti, avrebbero potuto consentire l'avvio delle procedure concorsuali per la scelta dei concessionari dei servizi, aspetti che riguardavano:

- g) il contenzioso con Ministero dell'interno per il riconoscimento dell'IVA;
- h) le modalità di affidamento e la connessa copertura finanziaria;
- i) la disponibilità dei beni infungibili.

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

a) il contenzioso con Ministero dell'Interno per il riconoscimento dell'Iva:

il 14 dicembre 2007 (sentenza depositata il 13/03/2008), il Consiglio di Stato si è pronunciato respingendo 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”).

L’Agenzia potrà accedere alla contribuzione statale al pari di tutti gli altri Enti Locali potendo pertanto contare anche su tali risorse per garantire la copertura economica dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale.

**b) le modalità di affidamento e la connessa copertura finanziaria:**

La Regione Piemonte, con D.G.R. n. 8-5296 del 19 febbraio 2007, ha approvato, in via definitiva, il Programma Triennale dei Servizi con il quale sono stati individuati l’assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi, il programma delle infrastrutture, le risorse regionali per l’esercizio e per gli investimenti, la politica tariffaria gli obiettivi ed indirizzi per le gare.

L’Agenzia per la Mobilità Metropolitana, con deliberazione dell’Assemblea del 14 giugno 2007, ha approvato il Programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana - 2007-2009.

Il Consiglio d’amministrazione dell’Agenzia, con deliberazione n 1-1 del 07/02/2008, ha approvato lo schema di Accordo di programma con la Regione Piemonte per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009. L’Accordo è stato sottoscritto con la Regione Piemonte il 26/03/2008.

Restano da definire e sottoscrivere analoghi Accordi con gli enti che richiedano il mantenimento o l’attivazione di servizi aggiuntivi ai servizi finanziati dalla Regione Piemonte, finalizzati a garantire all’Agenzia le necessarie risorse economiche, che risolveranno la seconda delle problematiche evidenziate nella relazione previsionale al Bilancio 2007.

Sul punto è stato chiesto agli enti consorziati di comunicare la quantità di contributi erogati direttamente ai concessionari dei servizi; vista la scarsità delle risposte ottenute dagli enti consorziati tale richiesta è stata riproposta nel 2008.

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

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

Come già evidenziato nella relazione al conto consuntivo per l’anno 2006, è necessario che il Comune di Torino, anche in qualità di proprietario dell’attuale gestore del servizio, la società GTT S.p.A., adotti le opportune iniziative che consentiranno all’Agenzia di rendere note le condizioni e le modalità di accesso all’uso dei cd. “beni essenziali”

Parimenti, la Regione Piemonte dovrà agire con riferimento alle ex ferrovie concesse alla Società GTT S.p.A.

\*\*\*

Il 3 dicembre 2007 è stato pubblicato il “Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti (CEE) del Consiglio n. 1191/69 e n. 1107/70” (Reg. 1370/2007)

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

- la necessità che la compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell’assolvimento di obblighi di servizio pubblico debba essere prevista nell’ambito di un contratto di servizio pubblico;
- che i contratti di servizio pubblico siano aggiudicati conformemente alle norme previste nel regolamento stesso qualora tali contratti assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette nelle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE;
- la possibilità di affidare i servizi *in house*, qualora ricorrano le condizioni previste dal Regolamento, e non sia vietato dalla legislazione nazionale, ad un soggetto giuridicamente distinto su cui l’autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture;
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram, a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale;
- la facoltà, a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di valore limitato<sup>1</sup>.

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

Il Regolamento prevede inoltre, tra l’altro, che i contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente all’entrata in vigore dello stesso Regolamento in base a una procedura diversa da un’equa procedura di gara possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all’articolo 4<sup>2</sup>.

---

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

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

## **PARTE II – PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DEL TRASPORTO**

### **PUBBLICO LOCALE 2007**

Nel Bilancio Previsionale 2007 le attività di Pianificazione e Controllo sono state disegnate con riferimento ai temi:

- Predisposizione degli elementi tecnici per l'affidamento dei servizi
- Sviluppo della strategia del sistema TPL di responsabilità dell'Agenzia, delle conoscenze e degli strumenti relativi.
- Integrazione e avvio della metropolitana.
- Indagini sulla mobilità delle persone e qualità dei sistemi di trasporto, e sulla frequentazione del sistema TPL
- Sviluppo del sistema tariffario integrato
- Razionalizzazione progressiva del sistema TPL di responsabilità dell'Agenzia
- Gestione dei contratti di servizio delegati
- Gestione delle incombenze relative alla sicurezza

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

#### **1. Predisposizione degli elementi tecnici per l'affidamento dei servizi**

##### **1.1. Capitolato di gara per i servizi di competenza dell'Agenzia**

Nel 2007 sono continuate le attività di definizione del capitolato per una possibile gara per l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dell'Agenzia. È stato redatto un capitolato tipo ed uno schema di contratto di servizio.

Il lavoro è partito dall'esame e dal raffronto fra i vari contratti di servizio gestiti dall'Agenzia cercando di ricomprendere ed omogeneizzare, in una unica struttura contrattuale la gestione dei servizi di TPL puntando l'attenzione sui sistemi di controllo e gli obblighi informativi e gestionali (regolarità e sicurezza) da porre in capo alle aziende per la migliore qualità del servizio; è stato inoltre impostato un sistema di penalità e sanzioni conseguenti al mancato soddisfacimento degli obblighi contrattuali e/o al mancato raggiungimento degli obiettivi posti a base del contratto.

Particolare attenzione è stata posta alla quantità e qualità del servizio da erogare, con l'intenzione anche di valutare modalità di compensazione economica, non solo parametrate alle vetture-km.

In corso d'anno sono intervenute alcune novità che comporteranno l'adeguamento del lavoro finora fatto; in particolare :

- nel mese di novembre 2007 Trenitalia ha proposto una revisione dei rapporti contrattuali introducendo il nuovo "contratto a catalogo" ed avviando una fase di negoziazione a livello nazionale per l'introduzione di nuove forme contrattuali e nuove modalità di compensazione dei servizi;
- è stato approvato in data 3 dicembre 2007 il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri che entrerà in vigore il 3 dicembre 2009;

- la legislazione nazionale prevede la forma esclusiva della procedura concorsuale per procedere all'affidamento dei servizi di TPL non essendo più intervenuta alcuna proroga in tal senso; inoltre è stato introdotto un meccanismo di incremento delle risorse stabili per il TPL che consentiranno agli Enti locali di ridefinire il monte risorse a base di gara.

Infine si segnala che nel corso del 2007 la Regione Piemonte ha avviato una gara per la selezione di un consulente esterno che affiancasse l'Ente nella predisposizione dei bandi di gara per i servizi ferroviari regionali e metropolitani. L'Agenzia ha partecipato alla fase di selezione del consulente ed avviato le prime consultazioni per la definizione dei documenti di gara riguardanti il lotto di servizi ferroviari di competenza dell'Agenzia.

## 1.2. Accordo di programma con la Regione Piemonte

Nel corso del 2007 la Regione Piemonte ha avviato le procedure per la stipula degli Accordi di Programma con gli Enti soggetti di delega ai sensi della L.R. 1/2000 e secondo le indicazioni previste dal Programma Triennale Regionale approvato con DGR n. 8-5296 del 19 febbraio 2007.

L'Agenzia è stata direttamente coinvolta in questa fase soprattutto nell'ultima parte dell'anno giungendo alla proposta di un documento condiviso con la Regione.

Con la definizione dell'Accordo di Programma, approvato dall'Agenzia e dalla Regione e sottoscritto dalle parti il 26 marzo 2008, sono state introdotte significative novità :

- 1) è stata introdotta la Parte VI riguardante i servizi ferroviari con la quale viene definito l'impegno della Regione ad erogare con determinate scadenze le risorse per la gestione dei contratti di servizio (in precedenza tale operazione era effettuata con apposite delibere regionali che venivano emesse alla fine dell'esercizio);
- 2) è stato formalizzato il sostegno della Regione al progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano sia dal punto di vista del programma di investimenti necessario alla sua realizzazione, sia dal punto di vista del reperimento delle risorse per la gestione;
- 3) sono stati previsti impegni da parte della Regione per il finanziamento di investimenti in materiale rotabile sia automobilistico che ferrotranviario, nonché per investimenti infrastrutturali (movilinea e movicentro);
- 4) è stato assunto a livello regionale il ruolo dell'Agenzia quale gestore del sistema tariffario Formula.

## 2. Sviluppo della strategia del sistema TPL in area metropolitana

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

Il Programma Triennale di Agenzia è stato approvato dall'Assemblea il 14 giugno 2007. Gli obiettivi del Programma Triennale sono sintetizzabili nei seguenti punti:

1. Aprire il sistema di trasporto pubblico a nuovi assetti e a configurazioni di gara.
2. Potenziare e razionalizzare i servizi, rispondendo alle principali istanze emerse nel quadro delle disponibilità finanziarie, avvalendosi delle nuove risorse messe a disposizione per il triennio dalla Regione Piemonte.

3. Promuovere l'efficacia e l'efficienza del sistema, mantenendo/aumentando i passeggeri paganti trasportati dal complesso dei servizi offerti e la loro soddisfazione.
4. Sviluppare il sistema tariffario integrato e la sua valenza in area metropolitana.
5. Dare impulso agli investimenti indispensabili per aumentare la qualità la capacità e l'attrattività del sistema.
6. Aumentare la capacità di direzione e controllo dell'Agenzia.

Nell'ambito del Programma Triennale sono stati messi a Sistema ed integrati gli studi ed i documenti di Pianificazione sia di breve periodo (Programma di miglioramento della rete urbana e suburbana) sia quelli di medio periodo (Sistema Ferroviario Metropolitano)

## 2.2. Sviluppo di medio periodo del sistema TPL

Nel corso del 2007 l'Agenzia ha inteso avviare una fase di pianificazione rivolta all'orizzonte 2012 e concentrata sui seguenti tre temi di studio:

- miglioramento dell'attuale rete di TPL (2008);
- miglioramento del coordinamento dei diversi componenti del sistema TPL con l'apertura parziale della nuova stazione di Porta Susa (2009);
- la nuova rete TPL in relazione all'inizio del Servizio Ferroviario Metropolitano e dell'estensione del servizio sulla linea 1 della metropolitana (2012).

L'obiettivo è quello di costruire una visione strategica della rete dei trasporti pubblici locali di Torino individuando proposte migliorative con particolare attenzione a :

- analisi della sistemazione provvisoria prevista al 2009 nella stazione ferroviaria di Porta Susa per suggerire interventi migliorativi per la fruizione della stazione e la sua migliore connessione al resto della rete ferroviaria e della rete urbana e per una eventuale integrazione dei servizi ferro-gomma in ambito extraurbano nell'area sud (Moncalieri, Trofarello, Chieri);
- ridisegno del servizio (non solo urbano ma anche suburbano ed extraurbano in ottica di integrazione con la metropolitana e la ferrovia) alla comunicazione ed alla promozione, con particolare riferimento alla visione su localizzazione, architettura, logistica e modo di funzionamento dei punti di interscambio e sull'integrazione spazio-temporale (integrazione degli orari) delle varie componenti il sistema di TPL.

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 l'ing. Willi Husler di Zurigo; nel corso del 2008 si avranno i risultati di tale attività.

## 2.3. Assetto del Sistema Ferroviario Metropolitano

L'Agenzia nel 2007 ha approfondito altri aspetti rilevanti del progetto SFM, quali la creazione di consenso, il coordinamento per il suo avvio, l'individuazione delle fasi di realizzazione ed il reperimento delle risorse finanziarie occorrenti per la sua realizzazione e per la futura gestione.

Si è concentrata in particolare nell'analisi dettagliata della realizzazione degli ulteriori interventi infrastrutturali necessari alla completa realizzazione del progetto, (ad esempio, senza il collegamento della ferrovia Torino – Ceres al nodo di Torino non sarà possibile

realizzare e completare la FM2 che consentirà di congiungere tra l'altro l'aeroporto di Caselle con il centro della città; senza altri interventi infrastrutturali il cadenzamento non potrà diventare uno standard per tutte le linee) e sull'acquisizione del nuovo materiale rotabile occorrente senza il quale non sarà possibile garantire la qualità progettata.

Ha approfondito gli studi sulla quinta linea di SFM, la FM5 che collega Orbassano a Stura studiata non solo per soddisfare le esigenze di trasporto del bacino di Orbassano e dell'ospedale San Luigi ma anche in previsione del possibile sviluppo di importanti attrattori di traffico come la eventuale nuova collocazione urbanistica della "Città della Salute".

Per programmare la realizzabilità del progetto l'Agenzia ha ripreso i confronti con RFI, Trenitalia e GTT ed ha aperto nuovi tavoli di confronto con gli Enti Locali, il Board di Torino Internazionale ed altri Osservatori scientifici ed istituzionali. I risultati ottenuti hanno convalidato le iniziative intraprese dall'Agenzia.

Per la presentazione del progetto, il 12 novembre 2007 l'Agenzia ha organizzato un Convegno presso la GAM di Torino. All'interno del convegno è anche stata allestita una specifica tavola rotonda sulle attese e prospettive realizzative del progetto.

L'Agenzia inoltre, per ampliare la conoscenza del progetto, che innoverà e riorganizzerà l'area torinese nei prossimi anni, è stata presente a novembre a "Infrastructura". Il 29 novembre per discutere sul progetto, sul suo stato di avanzamento e sui problemi ancora da risolvere è stato organizzato con l'Associazione Torino Internazionale uno specifico workshop all'interno della mostra per condividere informazioni, competenze, approcci e proposte.

### **3. Integrazione e avvio 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.

Già nel 2006 in occasione dell'apertura della prima tratta da Fermi a XVIII Dicembre (Porta Susa) era stata attuata una riorganizzazione rilevante della rete di superficie.

Nella seconda metà del 2007 si è data attuazione ad una prima fase di attuazione i cui principali interventi, connessi all'estensione del servizio di metropolitana a Porta Nuova, sono stati :

- Arretramento della linea 1 bus da Piazza Statuto a Piazza Carlo Felice
- Potenziamento della linea 36 per far fronte alla maggiore domanda in adduzione alla Metropolitana nel tratto di Corso Francia a Rivoli e Collegno
- Arretramento del capolinea delle linee di bus 29 e 59 da corso Matteotti a piazza Solferino

Per quanto riguarda il servizio della metropolitana le rilevazioni GTT hanno constatato un numero di passeggeri giornalieri attestato a 67.000 unità nel mese di ottobre 2007.

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

Nel 2007 l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana ha completato le elaborazioni e ha curato la redazione del rapporto IMQ 2006 sulla base dei dati ricavati dall'indagine affidata nel 2006 al gruppo Ricerca - Demoskopea di Milano.

Il rapporto è stato pubblicato sul sito web dell’Agenzia nel mese di dicembre 2007.

Contestualmente alle fasi conclusive dell’indagine IMQ 2006 è stata avviata la procedura di selezione concorsuale di un fornitore per la redazione dell’indagine IMQ 2008. 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.

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 ad esso il committente aggiudicatario proporrà una metodologia di indagine complementare e se del caso suggerirà le modifiche al questionario necessarie per le interviste complementari. La pubblicazione del bando e del capitolato è avvenuta nel mese di dicembre 2007 sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea e sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. La scadenza per la presentazione delle offerte e la scelta dell’aggiudicatario sono previsti per il primo trimestre 2008.

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

## **5. 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.

Un'attività di rilievo che è continuata durante l'anno 2007 è stata il coordinamento del tavolo di confronto tra GTT, Trenitalia e ANAV circa le difficoltà evidenziate dei vettori aderenti all'ANAV ad operare con adeguata remunerazione all'interno del sistema tariffario Formula. Tale confronto aveva portato i vettori ANAV ad annunciare la loro intenzione di uscire dal sistema Formula e di applicare ai propri abbonati le tariffe pentachilometriche regionali (in vigore nel periodo ante-integrazione fino al 2002). Dopo una serie di riunioni e confronti volti a quantificare l'effettiva portata del problema, il confronto si è concluso con il riconoscimento di un addendum da parte di GTT a favore dei vettori ANAV a titolo di compensazione dei minori introiti da essi lamentati dal momento della loro entrata in Formula.

L'attuale accordo commerciale che intercorre tra GTT, Trenitalia e ANAV ha mostrato in questa fase di confronto i suoi limiti. Per la futura amministrazione del sistema integrato Formula sono pertanto auspicabili due ordini di interventi:

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. L'abbandono del meccanismo di riparto attuale che prevede le indagini campionarie per GTT e Trenitalia e l'"Introito garantito" per i vettori ANAV in favore di un sistema nel quale la ripartizione avviene in base alla domanda per tutti i soggetti operanti in Formula, previa adozione di un sistema di monitoraggio della domanda capace di quantificare correttamente anche la quota di utenti dei vettori ANAV.

A tal fine l'Accordo di Programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009 include uno specifico allegato relativo al sistema tariffario Formula. In base a quanto sottoscritto nell'Accordo di Programma "la Regione si impegna ad adottare l'allegato "Agenzia e Sistema tariffario Formula" nell'ambito dei contratti di servizio ferroviari nonché a promuoverne l'adozione presso gli altri enti soggetti di delega i cui servizi, in tutto o in parte, rientrano nel sistema tariffario Formula" (art. 10 AdP).

È in corso l'avvio degli incontri per trasferire all'Agenzia la gestione del sistema, attualmente in capo a GTT.

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

Nel 2007 è proseguita l'azione di valutazione delle istanze di miglioramento relativamente sia al sistema urbano e suburbano di Torino, al sistema extraurbano, ai servizi urbani dei Comuni esterni, sia al sistema ferroviario affidato all'Agenzia..

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

Il PMU (programma di miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano) è un documento elaborato dall'Agenzia nel corso del 2007. Al suo interno vengono descritte ed analizzate:

1. le istanze di miglioramento espresse dalle Circoscrizioni o direttamente dalla Città di Torino;
2. le modifiche dell'assetto della rete conseguenti agli interventi infrastrutturali.

Gli interventi infrastrutturali programmati nel PMU, parte integrante del Programma Triennale dei servizi di Agenzia approvato nel giugno 2007, sono in sintesi:

- a) apertura del servizio di metropolitana da XVIII Dicembre a Porta Nuova;  
riesame del servizio delle linee 28, 33, 33/, 37, 38, 65, 65/
- b) funzionamento a regime dell'intera linea tranviaria 4 da Drosso a Falchera;  
riorganizzazione del servizio sull'asse (linee 46N, 46/, 50, 51, 51/, 63)
- c) attivazione dei cantieri su via Nizza per la realizzazione della tratta Porta Nuova – Lingotto della linea 1 di metropolitana;  
modifiche ai tracciati delle linee 1bus, 34, 35, 45, 45/, 67, 101
- d) avanzamento dei cantieri del Nodo Ferroviario tra Dora e Rebaudengo.  
modifiche al tracciato e al servizio della linea 75
- e) ampliamento servizio del sistema Star  
istituzione linea Star2.

Nel corso del 2007 parte delle proposte sopra riportate sono state attuate; in particolare si segnalano i seguenti interventi :

- Arretramento del capolinea delle linee di bus 29 e 59 da corso Matteotti a piazza Solferino;
- Potenziamento 46 Navetta; Deviazione e potenziamento Linea 75; Modifica percorso Linea 46/ (via Cigna); Modifica percorso Linea 58 in via Gradisca.
- Istituzione Star 2;

Sono inoltre stati definiti gli interventi il cui avvio è stato programmato per l'inizio del 2008.

- Spostamento nell'area di Porta Susa del Capolinea delle Linee 65 e 65B e conseguente variazione dei tracciati delle Linee 15 (lungo l'asse di corso Vinzaglio – Via Cernaia) e 55 (lungo l'asse di Corso Matteotti – Via XX Settembre)

I rimanenti interventi previsti dal PMU sono stati oggetto di approfondimenti e la loro completa attuazione è prevista per il 2008.

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

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

Per la Zona Ovest (Collegno, Grugliasco, Rivoli, Pianezza), sono continuati gli incontri con i Comuni per l'assetto della rete di superficie conseguente all'entrata in servizio della Metropolitana da Collegno a Porta Nuova (ottobre 2007). Parallelamente si è proceduto al rafforzamento della linea 36 (vedere paragrafo precedente Integrazione e avvio della Metropolitana).

A partire dal mese di ottobre 2007 è stato avviato il servizio di collegamento speciale denominato Venaria Express che consente ai visitatori della Reggia di Venaria e del Parco della Mandria di avere un collegamento frequente con bus extraurbani dal centro di Torino.

## 6.3. Studi e proposte di soluzione per il sistema ferroviario

L'Agenzia, cooperando con la Regione Piemonte, ha proseguito nel 2007 l'interlocuzione con i Comuni interessati ed i rappresentanti dei cittadini pendolari per la generazione dell'orario

ferroviario 2008 al fine di migliorare la puntualità modificando gli orari dei servizi regionali e metropolitani..

Il processo è stato avviato con la raccolta delle istanze e con l'individuazione, da parte di Trenitalia e GTT, delle possibili soluzioni per la formazione del programma di esercizio, nel quadro della disponibilità di risorse finanziarie dell'Agenzia e soprattutto dei vincoli creati dai lavori di quadruplicamento.

Si sono coordinate riunioni tematiche con i rappresentanti delle Associazioni di Pendolari che sono state convocate in Agenzia e per ognuna delle quali è stato predisposto uno specifico rapporto sia sull'andamento del servizio ferroviario e sulle funzioni di monitoraggio svolte dall'Agenzia, sia sulle innovazioni nell'orario 2008 dovute alla chiusura del passante ferroviario per il completamento dei lavori Lingotto – Porta Susa

Riunioni di approfondimento con le società di trasporto ferroviario sono state effettuate allo scopo di formulare le proposte di variazione ad RFI in particolare per quanto riguarda la durata dei lavori e l'interruzione della linea.

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.

## **7. Eventi di rilievo ai quali ha preso parte l'Agenzia**

### **7.1. Convegni e workshop**

Il 12 novembre 2007 l'Agenzia ha organizzato un convegno sul Sistema Ferroviario Metropolitano presso la sala congressi della GAM di Torino. Si è trattato della prima presentazione ufficiale del lavoro che l'Agenzia ha portato avanti nell'ultimo anno. Il progetto è stato presentato ad una ampia platea ed ha visto fra i relatori la rappresentanza di tutti i livelli istituzionali coinvolti, i rappresentanti delle imprese ferroviarie ed i gestori della rete, le comunità locali, ed esperti del settore; il convegno è stato completato con una tavola rotonda alla quale sono intervenuti rappresentanti dei principali portatori di interesse (pendolari, università, unione industriale, ecc.)

Successivamente l'Agenzia è stata presente al salone "Infrastructura" 2007, la biennale internazionale delle infrastrutture a Lingotto Fiere dal 29 novembre al 1° dicembre con un proprio stand dedicato all'illustrazione della propria attività, delle tematiche legate al trasporto pubblico locale e del sistema ferroviario metropolitano. Nella stessa sede l'Agenzia ha organizzato insieme alla Regione Piemonte ed a "Torino Internazionale" un workshop di approfondimento sul tema "Mobilità e Sviluppo, dalle linee al Sistema Ferroviario metropolitano".

## **8. Osservatorio per la linea AV/AC Torino Lione**

L'Agenzia nel corso del 2007, ha partecipato attivamente ai lavori dell'Osservatorio dell'Alta Velocità Torino Lione.

Dopo una preliminare audizione e la presentazione del progetto del Sistema Ferroviario metropolitano, l'Osservatorio, in tutte le sue componenti, ha ritenuto essenziale una

partecipazione sostanziale dell’Agenzia che si è concretizzata con il significativo supporto tecnico in termine di analisi di dati e presentazioni di sintesi sul nodo di Torino.

L’interesse per il progetto SFM ma soprattutto la competenza tecnica ed il ruolo super-partes dell’Agenzia è stato apprezzato e riconosciuto con la proposta unanime da parte di tutti i membri dell’Osservatorio di affidare all’Agenzia la parte più specialistica riguardante la valutazione del nodo ferroviario di Torino.

Sono state pertanto intraprese le attività preliminari e i contatti per l’affidamento all’Agenzia dell’incarico di effettuare la valutazione della capacità del nodo ferroviario di Torino, utilizzando l’applicativo Capres elaborato congiuntamente dalle ferrovie svizzere e dal Politecnico di Losanna, che consente di definire con metodi scientifici la capacità delle linee ferroviarie e le ipotesi di orario dei treni; si tratta di applicativi di elevata complessità che sono in dotazione ad RFI ma non sono utilizzati in maniera consueta; infatti si tratta della prima volta che il metodo viene applicato ad un nodo così complesso.

Si tratta di un compito che, rientra pienamente nei compiti istituzionali di Agenzia di carattere pianificatorio e programmatico, ed è congruente con gli obiettivi strategici riguardanti l’attuazione del Sistema Ferroviario metropolitano. Il Lavoro che sarà compiuto nel 2008 consentirà di acquisire approfondite conoscenze tecniche sul nodo di Torino e sviluppare un progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano molto avanzato; inoltre si otterrà una significativa crescita professionale dei tecnici dell’Agenzia.

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

### **9.1. Gestione dei contratti ferroviari**

#### *9.1.1. Aspetti contrattuali*

Nel mese di dicembre 2006 sono stati sottoscritti con le imprese Trenitalia S.p.A. e G.T.T. S.p.A. i nuovi contratti ferroviari mediante i quali sono state introdotte modifiche e innovazioni rispetto ai Contratti di Servizio ceduti dalla Regione Piemonte nel 2005.

#### Contratto Trenitalia:

1. L’Agenzia ha utilizzato con continuità il sistema RIACE, gestito da RFI, per il monitoraggio e la verifica diretta degli obiettivi di puntualità del servizio ferroviario, utilizzando come primo riferimento i report inviati periodicamente da Trenitalia, controllati anche mediante le segnalazioni pervenute direttamente o inserite nel sito “*la bacheca del pendolare*”.

Sono state appurate in ogni caso discordanze fra le informazioni giunte da Trenitalia ed i dati di RIACE in merito a taluni servizi soppressi. A tal proposito Trenitalia, dopo aver verificato le lacune segnalate dall’Agenzia, ha richiesto ad RFI S.p.A. di provvedere ad assicurare alle Amministrazioni che fruiscono dell’utenza di RIACE con profilo di Committente la corretta visibilità delle informazioni.

2. L’Agenzia ha concordato con Trenitalia, in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto, la possibilità di entrare nel merito delle cosiddette “cause esterne” addotte a giustificazione di talune soppressioni e/o ritardi di servizi. Sono state attribuite quindi a mancanze del gestore dell’infrastruttura alcune motivazioni di disservizi, con conseguente detrazione delle compensazioni per servizi non resi.

3. A far data dal 1<sup>a</sup> ottobre 2007 la Regione Piemonte ha avviato operativamente il servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari, assegnato alla Società

IRTECO. L'Agenzia ha concordato con detta Società le procedure di rilevazione delle informazioni nonché le modalità di trasmissione dei dati.

Con l'ausilio delle informazioni pervenute dall'IRTECO è stato quindi possibile monitorare con maggiore attenzione la qualità dei servizi erogati. Inoltre sono state 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 25.000 euro.

4. 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.

#### Contratto GTT

1. 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.

2. A far data dal 1<sup>a</sup> ottobre 2007 la Regione Piemonte ha avviato operativamente il servizio di monitoraggio della qualità dei servizi ferroviari, assegnato alla Società IRTECO, che ha operato anche sulle linee ferroviarie di GTT.

Con l'ausilio delle informazioni pervenute dall'IRTECO è stato quindi possibile verificare i dati comunicati dall'impresa rispetto allo standard di qualità dei servizi erogati. Sono state comminate sanzioni per mancato raggiungimento degli standard di qualità sulla fruibilità dei servizi igienici e sulla temperatura rilevata a bordo dei rotabili per circa 2.300 euro.

##### *9.1.2. Produzione di servizio*

Il Bilancio preventivo 2007 individuava, sulla base del finanziamento storico disponibile, una produzione di servizio di 3.591.542 treni\*km/anno per le linee GTT e Trenitalia trasferite all'Agenzia. Permane ancora un differenziale fra tale produzione e la "produzione contrattuale", da coprire con risorse integrative da parte della Regione. Il differenziale di produzione di servizio nasce dall'introduzione del cadenzamento a 30' sulla linea Torino-Germagnano, avviato nel 2001 ed a regime nell'anno 2002, a cui però non sono seguite ulteriori risorse dalla Regione Piemonte.

Il Consuntivo 2007, sulla base dei dati aziendali prodotti, evidenzia una produzione di servizio pari a 3.536.554 treni\*km/anno, inferiore dell' 1,53% rispetto alla "produzione programmata" complessiva di cui sopra.

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

Secondo i due contratti – fra loro ancora molto difforni – i corrispettivi erogati hanno risentito differentemente per i servizi cancellati. Il contratto con Trenitalia ha dato luogo a una riduzione di 334.898 € Il contratto GTT non ha dato luogo a riduzioni di corrispettivo in quanto la riduzione della compensazione economica per servizi non resi, sino al riconoscimento da parte dello Stato dell'adeguamento delle compensazioni economiche, si applica solamente se i servizi non resi conducono ad una produzione annua inferiore a 946.657 treni\*km.

Nel complesso il Bilancio Consuntivo evidenzia un corrispettivo di 40,92 milioni di € rispetto ai 41,25 milioni di € per la produzione programmata totale del Bilancio Preventivo 2007.

Nel Consuntivo 2007:

- la compensazione di 22,55 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, e sconta detrazioni per minori servizi ferroviari al netto di una franchigia contrattuale del 5%;

- la compensazione di 18,37 milioni di € per GTT è comprensiva della contribuzione per la produzione del servizio effettuato con autobus 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 2007</b>	<b>2.529.891</b>	<b>22.882.841</b>	<b>1.061.651</b>	<b>18.369.339</b>	<b>3.591.542</b>	<b>41.252.180</b>
<b>CONSUNTIVO 2007</b>	<b>2.480.641</b>	<b>22.547.943</b>	<b>1.055.913</b>	<b>18.369.339</b>	<b>3.536.554</b>	<b>40.917.282</b>
CONSUNTIVO- PREVENTIVO	-49.250	-334.898	-5.738	0	-54.988	-334.898
VARIAZIONE %	-1,95%	-1,46%	-0,54%	0,0%	-1,53%	-0,81%

## 9.2. Gestione del contratto urbano e suburbano di Torino

### 9.2.1. Aspetti contrattuali

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

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

### 9.2.2. Produzione di servizio

Rispetto alla produzione contrattuale prevista nel Bilancio Preventivo 2007, è stato presentato da GTT un Programma Preventivo del Servizio comportante una produzione superiore di 32.020 veicoli\*km. Il Programma Preventivo è stato accettato dall'Agenzia con l'intesa che nel corso del 2007 l'Agenzia avrebbe richiesto variazioni atte a ricondurre nella produzione contrattuale sia l'eccedenza di produzione programmata che la valorizzazione delle variazioni contrattuali autorizzate nel corso del 2007 che non sarebbero state compensate dalla minor produzione per scioperi avvenuta nel 2006.

Tenuto conto di ciò, nel corso del 2007 sono state autorizzate le seguenti variazioni contrattuali:

1. (variazioni legate all'apertura al pubblico della tratta Piazza XVIII Dicembre – Porta Nuova della Linea 1 di Metropolitana e all'apertura del cantiere per il prolungamento a Lingotto): spostamento in Piazza Carlo Felice del Capolinea della Linea 1 bus e potenziamento Servizio Linea 36, spostamento in Piazza Solferino Capilinea Linee 29 e 59, variazioni Linee legate all'istituzione del senso unico lungo l'asse di Via Nizza;
2. (variazioni volte a soddisfare le richieste di miglioramento pervenute da parte delle Circoscrizioni cittadine, in buona parte comprese nel quadro degli interventi previsti dal Programma di Miglioramento del Servizio): instradamento Linea 46B lungo l'asse di Via Cigna, instradamento Linea 75 e potenziamento del Servizio lungo gli assi delle vie Cimarosa - Lauro Rossi - Fossata, miglioramento dell'accessibilità al CUP di Via Gradisca (instradamento Linea 58 lungo Via Tirreno), miglioramento del Servizio al plesso scolastico "Barrocchio" (riorganizzazione Linee 88, 97 e 97B), miglioramento accessibilità alla Residenza Universitaria sita in Lungo Dora (istituzione nuova Linea serale 119), spostamenti Capilinea in Settimo Torinese delle Linee 49, 51 e 51B, istituzione Linea STAR2 e relative variazioni di percorso della Linea STAR1 in area centrale (gestite con veicoli elettrici);
3. Istituzione Servizio di collegamento Express dal centro Città (Corso Stati Uniti) alla Reggia di Venaria Reale – Parco La Mandria
4. Potenziamenti del servizio per eventi contingenti e non ripetitivi (Universiadi, domeniche ecologiche, manifestazioni).

Complessivamente le variazioni contrattuali autorizzate a fine 2007 hanno determinato un aumento di produzione pari a 220.689 veicoli\*km (corrispondente, sulla base del corrispettivo contrattuale di Euro 2,68, a Euro 591.446,52). Da tale ammontare, in ottemperanza con gli indirizzi ricevuti dal Consiglio di Amministrazione in merito alla valorizzazione della mancata produzione relativa a scioperi del personale della Società concessionaria (corrispondenti, nell'anno 2006, a -277.296 vett\*km) nonché all'autorizzazione da parte della Regione Piemonte all'impiego di risorse specifiche per il finanziamento del Servizio di collegamento con la Reggia di Venaria, deve essere sottratta la quota parte che si ritiene di compensare con gli scioperi 2006 (corrispondente a 129.909 vett\*km) e quella relativa alle percorrenze del Servizio per la Reggia (pari a 73.664 vett\*km), per un totale complessivo pari a 17.116 vett\*km (corrispondenti a 45.870,88 Euro), come risulta dal seguente quadro riepilogativo:

<b>Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino</b>		
<b>- quota a carico dell'Agenzia -</b>		
	<b>vett*km/anno</b>	<b>Euro/anno IVA esclusa</b>
Produzione contrattuale	54.709.643	140.065.820,26
Produzione prevista da PPdS 2007 a carico dell'Agenzia	54.402.885	
differenza	-306.758	
variazioni di calendario anno 2007 vs. 2004	338.778	
Variazioni contrattuali previste da Programma di Esercizio 2007	32.020	85.813,60
Variazioni contrattuali autorizzate dall'Agenzia nel corso del 2007	-14.904	-39.942,72
<b>Totale variazioni contrattuali 2007 non compensate con scioperi</b>	<b>17.116</b>	<b>45.870,88</b>

<b>Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito dalla Città di Torino - quota a carico dell'Agenzia -</b>		
Libera circolazione Universiadi		13.751,82
Servizio Express Reggia di Venaria	73.664	145.971,83
<b>Totale corrispettivi anno 2007 a carico Agenzia (IVA esclusa)</b>		<b>140.271.414,79</b>
Totale variazioni contrattuali 2007 compensate con scioperi 2006	129.909	348.154,78
Mancata produzione per scioperi anno 2007	-84.548	-226.588,64
<b>Somma complessiva da corrispondere in acconto per Servizi erogati anno 2007</b>		<b>140.392.980,93</b>
Mancata produzione per scioperi anno 2006	-277.296	-743.153,28
<b>Residuo scioperi 2006 (gestionale ex art.4.4 Contratto di Servizio)</b>	<b>147.388</b>	<b>394.998,50</b>

La produzione annua complessiva afferente al Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano conferito all'Agenzia dalla Città di Torino (comprensiva della quota finanziata direttamente a GTT da parte di alcune Amministrazioni dell'Area Metropolitana) è risultata pari a vett\*km 54.646.637 a fronte di un Programma Preventivo che prevedeva 55.150.000 vett\*km. La differenza, pari a 503.363 vett\*km di cui 84.548 derivanti da scioperi e 461.424 per cause non prevedibili (guasti, assenza turni, etc.), corrisponde allo 0,91% della produzione preventiva: risultano pertanto soddisfatte le condizioni di cui all'art.4.4 del Contratto di Servizio ("non costituiscono modifica delle condizioni di esercizio e non danno luogo a variazioni del corrispettivo le variazioni gestionali contenute nei limiti del 2% in più o in meno delle percorrenze totali, apportate in relazione a situazioni contingenti e non strutturali [...]").

### *9.2.3. Gestione dei contratti extraurbani e urbani dei Comuni esterni*

E' proseguita l'azione di gestione dei contratti, controllandone l'esecuzione, verificando le modifiche, interagendo con le Aziende, gli Enti Territoriali ed i cittadini interessati al fine di rendere il Servizio sempre più rispondente alle esigenze via via evidenziate, nei limiti delle risorse disponibili.

### *9.2.4. Sistemi di trasporto urbani dei Comuni esterni*

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

#### Chieri

Nel corso del 2007 è proseguita l'interlocuzione con l'Amministrazione di Chieri in merito alle possibilità di riorganizzazione e miglioramento del Servizio Urbano correlate alle maggiori risorse regionali disponibili a seguito della firma dell'Accordo di Programma (pari a Euro 132.570 corrispondenti, a corrispettivo contrattuale attuale, a 51.785 vett\*km): l'Agenzia ha predisposto, in accordo con la Città di Chieri, una serie di valutazioni e proposte che sono attualmente in fase di esame da parte della Città.

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

Contratto di Servizio vigente, non ha determinato variazioni del corrispettivo preventivato.

#### Settimo Torinese

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

Come con la Città di Chieri, anche con l'Amministrazione di Settimo Torinese è proseguita la valutazione congiunta dei possibili interventi di miglioramento del Servizio legata alla maggiore disponibilità di risorse regionali conseguente alla firma dell'Accordo di Programma (pari, in questo caso, a Euro 30.969 corrispondenti, a corrispettivo contrattuale attuale, a 17.496 vett\*km). Il Progetto predisposto dall'Agenzia confrontandosi continuamente con tutte le Amministrazioni interessate è stato da queste condiviso e approvato e si propone di dare una prima risposta organica e flessibile alle varie esigenze di miglioramento pervenute in Agenzia da parte dei Comuni consorziati afferenti l'Area nord-est (Settimo, San Mauro, Leini, Volpiano), che non hanno sinora potuto essere soddisfatte per mancanza di risorse.

Lo scostamento tra Consuntivo e Preventivo, derivante dalle variazioni intervenute in corso d'anno, ha comportato una variazione del corrispettivo erogato rispetto al preventivato pari a -7.812 Euro, dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia.

TRASPORTI URBANI	CHIERI		SETTIMO	
	veic*km	€	veic*km	€
<b>BILANCIO PREVENTIVO 2007</b>	<b>130.715</b>	<b>333.089</b>	<b>215.269</b>	<b>390.757</b>
<b>CONSUNTIVO 2007</b>	<b>129.887</b>	<b>333.089</b>	<b>210.930</b>	<b>382.677</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-828	0	- 4.339	-8.080
VARIAZIONE %	0,63%	0,0%	-2%	-2%

### 9.3. Sistema di trasporto extraurbano

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

Nel corso del 2007, al fine di far fronte alle molte richieste di miglioramento del Servizio pervenute in Agenzia, si è proceduto ad effettuare – in accordo con gli Enti territoriali e le Società concessionarie dei Servizi – una serie di razionalizzazioni sui servizi esistenti (connesse, in particolare, alla ridotta frequentazione registrata su alcune linee destinate prevalentemente a servire le varie realtà produttive nonché alle verifiche condotte sul campo e grazie agli strumenti telematici disponibili in merito ai percorsi seguiti dalle linee) che hanno consentito di dare importanti risposte di miglioramento e potenziamento dei servizi scolastici afferenti le aree di Carignano-Carmagnola, Pianezza-Rivoli e di quello diretto a Caselle Aeroporto, garantendo comunque (magari a fronte di un lieve incremento dei tempi di percorrenza) il mantenimento dei servizi diretti agli stabilimenti.

In virtù di tali razionalizzazioni nonché delle maggiori risorse regionali disponibili a seguito della firma dell'Accordo di Programma (pari a Euro 129.068 corrispondenti, a corrispettivo contrattuale attuale, a 115.666 vett\*km), sarà possibile rispondere positivamente alle restanti richieste di miglioramento pervenute in Agenzia da tempo che non hanno potuto sinora

trovare risposta a seguito della mancanza di risorse e riguardanti, in particolare, l'area sud-ovest (realizzazione di un collegamento "veloce" tra Piossasco e Torino) e l'area nord-est (istituzione di un servizio flessibile a chiamata).

I relativi Progetti di miglioramento, predisposti dall'Agenzia di concerto con le Amministrazioni interessate, sono stati da queste condivisi e approvati e troveranno realizzazione nel corso del 2008.

Lo scostamento tra Consuntivo e Preventivo, derivante dalle variazioni intervenute in corso d'anno, ha comportato una variazione del corrispettivo erogato rispetto al preventivato pari a -7.812 Euro, dal momento che il Contratto di Servizio vigente non prevede alcuna franchigia.

SISTEMA EXTRAURBANO	TOTALE	
	veic*km	€
<b>BILANCIO PREVENTIVO 2007</b>	<b>4.365.843</b>	<b>4.871.714</b>
<b>CONSUNTIVO 2006</b>	<b>4.349.357</b>	<b>4.851.805</b>
CONSUNTIVO-PREVENTIVO	-16.486	-19.909
VARIAZIONE %	-0,4%	-0,4%

#### 9.4. Investimenti

Nel corso del 2007 l'Agenzia ha collaborato con la Regione Piemonte nel quadro della definizione della procedura per l'avvio del rinnovo del Parco Autobus in esercizio sulle linee di competenza rispetto ai criteri del Programma Regionale 2007-09. Tale Programma Regionale recepisce, tra le altre, la D.G.R. n. 66-3859 del 18/11/2006, che prevede che, con decorrenza dal 1° gennaio 2010, possano circolare, se dedicati al TPL autobus a Basso Impatto Ambientale (Metano, Elettrici, ecc.), autobus con motorizzazione Euro 4 step 2 o successiva ed autobus con motorizzazione Euro 1 o successiva dotati di Filtro Anti-Particolato (FAP).

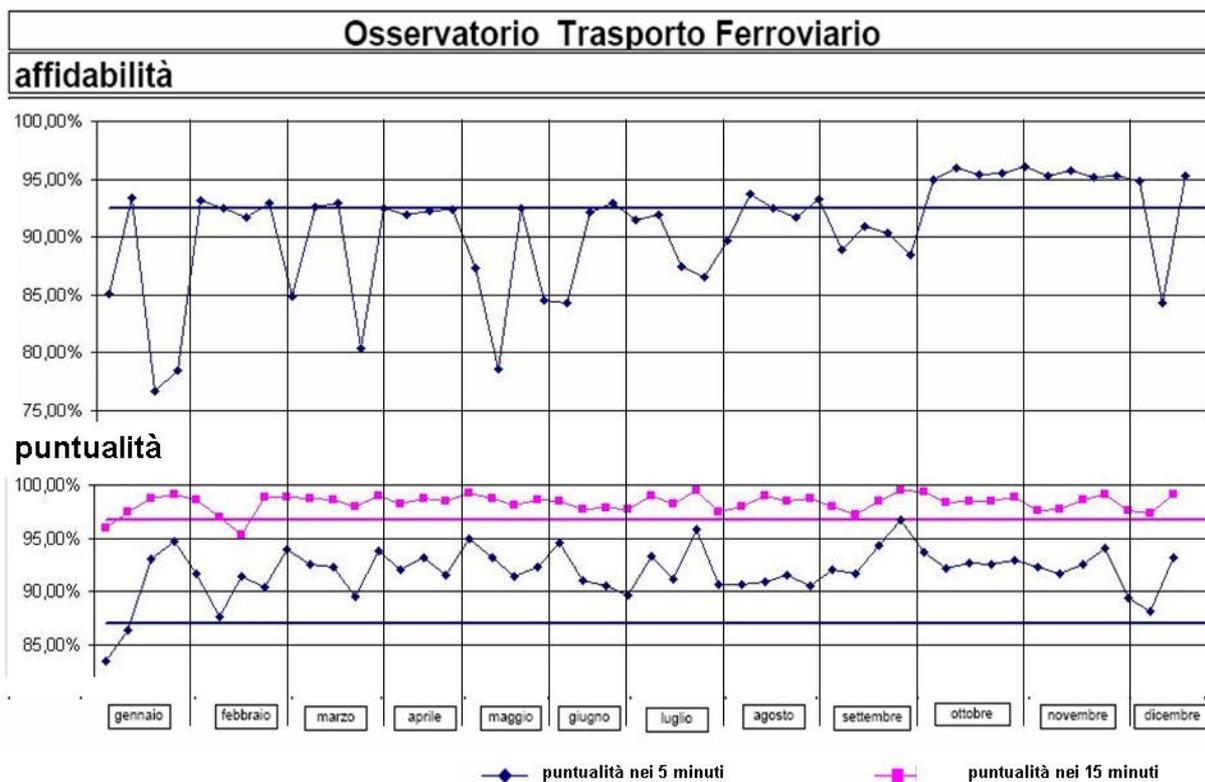
Secondo quanto previsto nel triennio 2007-09 (i tempi sono però slittati di un anno per mancanza di adeguato finanziamento), la Regione renderà disponibili risorse sufficienti a cofinanziare al 60% la sostituzione di tutti i bus urbani, suburbani ed extraurbani di classe euro 0 in servizio sulle linee dell'Agenzia (complessivamente circa 500 veicoli).

Parimenti, si è proceduto a quantificare il fabbisogno di veicoli tranviari (circa 50 nuovi tram Cityway nel periodo 2007-2009) e dei nuovi locomotori necessari, a partire dal 2012, all'esercizio del Sistema Ferroviario Metropolitano (30 convogli entro il 2012 e ulteriori 50 nel periodo 2012-2018, per un quantitativo complessivo di 80 convogli), nell'ambito della realizzazione del Programma di investimenti per il Sistema ferroviario metropolitano e materiale rotabile tranviario e ferroviario da sottoporre alla Regione.

#### 9.5. Osservazione dei servizi

L'Agenzia prosegue come nel 2006 l'Osservatorio del Trasporto Ferroviario (OTF), sulla base delle informazioni rese disponibili dal sistema informativo Riace di Trenitalia, settimanalmente si elaborano i dati giornalieri di Riace, per ogni linea e per l'intero sistema affidatole elabora i dati di affidabilità (servizi realizzati rispetto a quelli programmati) e di puntualità (servizi in orario rispetto a quelli realizzati).

Di seguito viene riportata l'osservazione registrata nel 2007 degli indicatori del livello di affidabilità e puntualità del sistema ferroviario conferito all'Agenzia nel suo complesso:



Nell'ottica di realizzare l'Osservatore dei Trasporti Urbani e Suburbani (OTUS), nel corso del 2007 è stata definita e messa a punto con GTT una procedura di trasmissione tramite e-mail dei report SIS di giornata relativi alle prestazioni delle singole linee (velocità e puntualità). 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.

Il sistema di localizzazione e osservazione dei bus extraurbani, denominato OTX (Osservatore dei Trasporti Extraurbani), nato nel 2005 in accordo con la Provincia, ha proseguito con le installazioni dei sistemi di bordo tra il 2006 e il 2007 su 300 veicoli.

A maggio del 2007 è avvenuto il collaudo del sistema e si è dato inizio all'anno di sperimentazione (1° giugno 2007 - 1° giugno 2008). Nel 2007 è avvenuta l'estensione dell'allestimento degli ulteriori 300 mezzi a cui sono seguiti i relativi collaudi.

Il sistema OTX è progettato con due centri di osservazione posti in Provincia e in Agenzia capaci di ricevere via GPRS le informazioni acquisite a bordo dei veicoli da apparati 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 sono dotati di strumenti software capaci di associare il percorso di ogni veicolo alle corse del programma di esercizio di cui al Contratto di Servizio.

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

## 10.- Gestione delle incombenze relative alla sicurezza

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

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

In particolare, la Deliberazione Comunale 14/10/2005 ha chiamato l’Agenzia a provvedere a partecipare alla Commissione - costituita con l’USTIF, i Responsabili dell’esercizio 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 2007 è stata aperta al pubblico la tratta P.za XVIII Dicembre – Porta Nuova di Metropolitana, in relazione alla quale:

- sono state effettuate visite a tutti impianti di accesso alle nuove stazioni della Linea (Vinzaglio, Re Umberto e Porta Nuova), avvalendosi per la partecipazione alle prove di collaudo degli impianti di una collaborazione qualificata esterna;
- sono state rilasciate da parte dell’Agenzia le relative autorizzazioni all’apertura al pubblico degli impianti (relative a 12 ascensori e 20 scale mobili)

Nel 2007 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 del 2006 (tratta Fermi – Piazza XVIII Dicembre).

Relativamente alle competenze in materia di sicurezza e regolarità di esercizio dei Servizi svolti con autobus, nel 2007 sono state effettuate complessivamente:

- 48 verifiche per i Servizi urbani-suburbani, 13 delle quali nell’ambito degli interventi di riorganizzazione previsti dal “Programma di miglioramento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano” (PMU), definito dall’Agenzia di concerto con la Città di Torino e gli Enti Territoriali interessati nel corso del 2007;
- 18 verifiche per i Servizi extraurbani.

Per quanto riguarda le competenze in materia di regolarità di esercizio dei Servizi svolti con tram, nel 2007 sono state effettuate complessivamente n. 6 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 11 inchieste relative ad incidenti, 6 dei quali afferenti al Servizio autobus urbano-suburbano e 5 relativi al Servizio tramviario.

## 11. Capacità professionali, strumenti e conoscenze

Nel 2007 non sono state lanciate nuove iniziative di acquisizione di strumenti e conoscenze formali di rilievo tali da essere qui segnalate.

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

Si segnala come l'attività svolta per l'Osservatorio Torino – Lione consentirà di sviluppare specifici programmi nel corso del 2008

## 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	205.220.864,83	
Pagamenti	165.758.177,22	
<i>differenza</i>		<i>39.462.687,61</i>
Residui attivi della competenza	14.677.491,48	
Residui passivi della competenza	53.766.088,22	
<i>differenza</i>		<i>- 39.088.596,74</i>
<b>avanzo al 31.12.2007</b>		<b>374.090,87</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 2007	€	56.536.647,01	
– riscossioni nell'esercizio	€	212.149.716,69	
– pagamenti nell'esercizio	€	219.426.596,07	
fondo di cassa al 31 dicembre 2007		<hr/>	€ 49.259.767,63
residui attivi	€		45.617.445,35
residui passivi	€		86.580.493,23
<b>avanzo di amministrazione accertato</b>	€		<hr/> <b>8.296.719,75</b> <hr/>

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2007 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 2007 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	7.996.000,00
Trasferimenti correnti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€	3.703.496,38
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	202.308.463,26
Trasferimenti dalla Provincia e dai Comuni	€	5.025.755,26
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>219.033.714,90</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	67.210,00
Interessi attivi su giacenze di cassa.	€	299.000,00
Rimborsi da Enti e privati	€	16.436,79
<b>Totale Titolo III</b>	<b>€</b>	<b>382.646,79</b>

PARTE I - ENTRATA		Accertamenti 2007
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	219.033.714,90
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	382.646,79
<b><i>Totale generale Entrate Correnti</i></b>		<b>219.416.361,69</b>
<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
<b><i>Totale generale Entrate da trasferim. di capitale</i></b>		<b>0,00</b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2007, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Personale.	€	1.250.000,00
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	31.649,83
Prestazioni di servizi	€	1.249.321,05
Utilizzo di beni di terzi	€	173.251,71
Trasferimenti	€	216.104.818,89

Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	6.314,40
Imposte e tasse	€	204.313,46
Oneri straordinari della gestione corrente	€	10.324,29
<b>Totale Titolo I</b>	<b>€</b>	<b>219.029.993,63</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	12.277,19
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>12.277,19</b>

<b>PARTE II - SPESA</b>		<b>Impegni 2007</b>
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	219.029.993,63
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b><i>Totale generale Spese correnti</i></b>		<b>219.029.993,63</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	12.277,19
<b><i>Totale generale Spese in conto capitale</i></b>		<b>12.277,19</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>2007</b>
<i>Entrate Correnti</i>	219.416.361,69
<i>Spese Correnti</i>	219.029.993,63
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b><i>Situazione economica</i></b>	<b>386.368,06</b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontanti per la competenza 2007 a **€12.277,19** sono stati interamente finanziati da entrate proprie.

### 1.1.1. Scostamento tra le previsioni

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

	<i>Previsione iniziale</i>	<i>Previsione Definitiva</i>	<i>Rendiconto 2007</i>
<b><u>Entrate</u></b>			
Titolo II - Trasferimenti	221.704.820,00	221.724.820,00	219.033.714,90
Titolo III - Entrate extratributarie	554.000,00	554.000,00	382.646,79
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	42.650.000,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	40.000.000,00	40.000.000,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	13.030.000,00	13.030.000,00	481.994,62
Avanzo applicato	0,00	0,00	0,00
<b><i>Totale generale Entrate</i></b>	<b><i>275.288.820,00</i></b>	<b><i>317.958.820,00</i></b>	<b><i>219.898.356,31</i></b>
<b><u>Spese</u></b>			
Titolo I - Spese correnti	222.075.620,00	222.095.620,00	219.029.993,63
Titolo II - Spese in conto capitale	183.200,00	42.833.200,00	12.277,19
Titolo III - Rimborso di prestiti	40.000.000,00	40.000.000,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	13.030.000,00	13.030.000,00	481.994,62
<b><i>Totale generale Spese</i></b>	<b><i>275.288.820,00</i></b>	<b><i>317.958.820,00</i></b>	<b><i>219.524.265,44</i></b>

Le previsioni iniziali sono state variate con le seguenti deliberazioni :

- n. 2.6 del Consiglio d'Amministrazione del 16/03/2007
- n. 4.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 04/10/2007 (seconda convocazione). 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. 10.1 del Consiglio d'Amministrazione del 26/10/2007

- n. 11.1 del Consiglio d'Amministrazione del 16/11/2007
- n. 5.1 dell'Assemblea consortile nella seduta del 28/11/2007

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate**- pari a **€2.691.105,10** derivano da:

Minori trasferimenti statali per IVA sui contratti TPL.	€		- 962.200,00
Maggiori trasferimenti dalla Regione per il funzionamento dell'Agenzia	€		+ 174.876,38
Minori trasferimenti da Regione Piemonte determinati da:			
- per ristoro IVA	€	- 3.591.963,83	
- per servizi minimi TPL	€	- 194.622,91	
- premio di operatività 2007	€	- 1.413.600,00	- 5.200.186,74
Conferimento fondo dotazione comuni consorziati	€		+ 23.831,51
Maggior trasferimento dal Comune di Torino per ristoro IVA	€		+ 4.585.188,05
Minori trasfer. dagli altri Enti consorziati determinati da:			
- per IVA e servizi TPL	€	+ 47.560,82	
- per mancata delega Comune di Moncalieri	€	- 1.248.255,34	- 1.308.547,53
- conferimento fondo dotazione	€	23.831,51	
Minori contributi da Comuni non consorziati per servizi TPL	€		- 4.066,77

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate**- pari a **€ 171.353,21** derivano da:

Maggiori entrate per sanzioni su violazioni contratti TPL	€	67.210,00
Minori entrate per interessi attivi maturati su conto presso Banca d'Italia	€	- 251.000,00
Maggiori entrate per rimborsi da Enti e privati	€	12.436,79

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo IV – Entrate**- pari a **€ 42.650.000,00** derivano da minori entrate per trasferimenti regionali per il rinnovo e il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali. Tali minori entrate trovano compensazioni fra le economie di spesa per pari importo al Titolo II – “Spese in conto capitale”.

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€3.065.626,37** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Personale	€	445.100,00
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	14.150,17
Prestazioni di servizi	€	252.978,95
Utilizzo di beni di terzi	€	13.748,29
Trasferimenti	€	2.071.381,11
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	3.685,60
Imposte e tasse	€	47.506,54
Oneri straordinari della gestione corrente	€	9.675,71
Fondo di riserva	€	207.400,00

I maggiori scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€42.820.922,81** derivano dalle economie sull'intervento:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	170.922,81
Trasferimenti di capitale	€	42.650.000,00

## 1.2. Gestione residuale

La gestione dei residui attivi complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€25.356,08** derivanti da:

Minori entrate dalla Provincia per conferimento fondo di dotazione	€	23.831,51
Minori entrate per rimborsi da Enti e privati	€	1.524,57

Le minori entrate dalla Provincia nella gestione residuale 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 € 39.428,07** derivante dalla risorsa “*Interessi attivi su giacenze di cassa*”

**La gestione dei residui passivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€193.951,50** derivanti da:

Minori spese trasferimenti TPL anno 2005 e 2006	€	0,80
Minori spese Oneri CCNL anno 2006– Delega Comune di Torino	€	7.186,62
Minori spese per gestione contratto TPL anno 2006 - Delega Comune Chieri	€	4.295,52
Minori spese per gestione contratti TPL Ferro - anno 2006	€	145.971,93
Minori spese per prestazioni di servizi	€	4.581,79
Minori spese per personale	€	20.804,52
Minori spese per imposte e tasse	€	5.020,40
Minore spese per utilizzo beni terzi	€	6.089,92

### 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	+	219.898.356,31
Totale impegni di competenza	-	219.524.265,44
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	+	374.090,87
<b>Gestione dei residui</b>		
Minori residui attivi riaccertati	-	25.356,08
Maggiori residui attivi riaccertati	+	39.428,07
Minori residui passivi riaccertati	+	193.951,50
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	+	208.023,49
<b>Riepilogo</b>		
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	+	374.090,87
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	+	208.023,49
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI APPLICATO</b>		0,00
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI NON APPLICATO</b>	+	7.714.605,39
<b><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2007</u></b>	±	<u>8.296.719,75</u>
<b>FONDO DI DOTAZIONE</b>	-	2.500.000,00
<b>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</b>	+	<b>5.796.719,75</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.

## 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 AL 1.1.2007</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2007</b>
		+	-	
<b>A) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.				
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	81.493,00	140.843,73	32.121,14	190.215,59
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.				
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>81.493,00</b>	<b>140.843,73</b>	<b>32.121,14</b>	<b>190.215,59</b>
<b>B) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	37.854.733,74	219.386.093,23	211.623.381,62	45.617.445,35
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE		0,00	0,00	
DISPONIBILITA' LIQUIDE	56.536.647,01	228.323.975,73	235.600.855,11	49.259.767,63
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>94.391.380,75</b>	<b>447.710.068,96</b>	<b>447.224.236,73</b>	<b>94.877.212,98</b>
<b>RATEI E RISCONTI</b>				
RATEI ATTIVI	39.420,44	2.574,89	39.420,44	2.574,89
RISCONTI ATTIVI	10.087,47	11.824,50	10.087,47	11.824,50
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>49.507,91</b>	<b>14.399,39</b>	<b>49.507,91</b>	<b>14.399,39</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>94.522.381,66</b>	<b>447.865.312,08</b>	<b>447.305.865,78</b>	<b>95.081.827,96</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>262.870,88</b>	<b>3.584,34</b>	<b>132.150,88</b>	<b>134.304,34</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 31/12/2007 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 31/12/2007 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

<b>P A S S I V O</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2007</b>	<b>VARIAZIONI</b>		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2007</b>
		<b>+</b>	<b>-</b>	
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	8.108.477,18	525.885,57	0,00	8.634.362,75
<b>B) CONFERIMENTI</b>	13.670,91	0,00	0,00	13.670,91
<b>C) DEBITI</b>	86.400.233,57	218.892.718,25	218.860.433,84	86.432.517,98
<b>D) RATEI E RISCOINTI</b>	0,00	1.276,32	0,00	1.276,32
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>94.522.381,66</b>	<b>219.419.880,14</b>	<b>218.860.433,84</b>	<b>95.081.827,96</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>262.870,88</b>	<b>3.584,34</b>	<b>132.150,88</b>	<b>134.304,34</b>

E' stata verificata la corrispondenza al 31/12/2007 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	+ 219.116.301,92	
B) COSTI DI GESTIONE	- 219.043.739,05	
<b>RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)</b>	<b>+ 72.562,87</b>	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE	0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+ 292.685,60	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+ 160.637,10	
<b>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>		<b>525.885,57</b>

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, ammontante complessivamente ad € 8.634.362,75 è stato incrementato al 31 dicembre 2007 per € 525.885,57 pari al risultato economico d'esercizio. L'incremento del patrimonio é costituito essenzialmente dai proventi da trasferimenti al netto dei costi di gestione e dei proventi e oneri finanziari e straordinari dell'Agenzia per l'anno 2007, così come determinati nel conto economico.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi €2.500.000,00 risulta ancora da incassare al 31/12/2007 per € 7.252,00 da Comuni che hanno aderito nel corso del 2007 e per €41.135,71 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), è stato ridotto come illustrato nella tabella a margine:

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

Il 2007 è stato caratterizzato dalla legge finanziaria 296/2006, che 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.

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

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

La spesa del personale per l'anno 2007 è pari ad €1.250.000,00, 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.

La spesa del personale anno 2007 risulta comunque inferiore al limite come determinato dall'Assemblea, in quanto comprendendo l'IRAP e le spese accessorie, risulta determinata, aumenti contrattuali compresi, come segue:

Descrizione	Costo	Arretrati c/ Oneri	Totale costo Agenzia
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.186.013,75	63.986,25	1.250.000,00
<i>Imposta sostitutiva rivalutazione TFR</i>	59,45		59,45
<i>Buoni pasto</i>	17.690,91		17.690,91
<i>Spese missioni</i>	1.672,61		1.672,61
<i>Totale complessivo</i>	1.205.436,72	63.986,25	<b>1.269.422,97</b>
<i>IRAP</i>	97.839,33	4.160,67	<b>102.000,00</b>
<b><i>Totale complessivo anno 2007</i></b>	1.303.276,05	68.146,92	<b>1.371.422,97</b>

La seguente tabella evidenzia il livello di copertura della dotazione organica dell'Agenzia con il personale in servizio al 31/12/2007.

<b>Presenti al 31/12/2007 / Dotazione organica</b>					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	-	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0/1	1/2	-	1/3
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		0/2	5/5	1/2	6/9
Area Pianificazione e Controllo		1/2	10/10	0/1	11/13
<b>Totale</b>		<b>1/5</b>	<b>17/19</b>	<b>2/4</b>	<b>20/28</b>

Nel corso del 2007 è stata effettuata l'assunzione mediante mobilità dell'ing. Cesare Paonessa, dipendente presso la Provincia di Alessandria con qualifica di dirigente con inquadramento nei ruoli dirigenziali dell'Agenzia a far data dal 1° luglio 2007.

All'ing. Paonessa è stata attribuita la posizione dirigenziale di direttore dell'Area pianificazione e controllo.

A seguito della cessazione del rapporto di lavoro con l'Ing. Piero Luigi Gentile, dal 1/8/2007 le funzioni di direttore generale sono svolte vicariamente dall'Ing. Cesare Paonessa.

\*\*\*

Al fine di un approfondimento analitico sulla spesa del personale, si evidenziano, come già avvenuto nel passato anno, due indicatori che misurano l'incidenza del costo del lavoro rispetto sia alle attività svolte dall'Agenzia nel suo complesso sia a quelle riguardanti direttamente i servizi TPL (escluse pertanto le attività di natura strettamente istituzionale ed i correlati costi di funzionamento). Gli indicatori sono posti a confronto con quelli del 2005 e del 2006.

<i>Indicatori 2007</i>				<i>2006</i>	<i>2005</i>
<i>Incidenza del costo del personale rispetto alla massa amm.ta<sup>3</sup></i>	<i>Costo del personale Massa amministrata</i>	<i><u>1.371.422,97</u> 219.029.993,63</i>	<i>=0,626%</i>	<i>= 0,611 %</i>	<i>= 0,566 %</i>
<i>Costo del personale rispetto servizi</i>	<i>Costo del personale Vetture*km di servizi offerti</i>	<i><u>1.371.422,978</u> 63.747.232</i>	<i>= € 0,021 a km</i>	<i>= € 0,021 a km</i>	<i>= € 0,020 a km</i>

<sup>3</sup> Per massa amministrata si intende il totale generale delle spese di competenza.

## **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 2007 per la gestione dell'Agenzia.