



## **Referto del controllo di gestione**

Anno 2014



## INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il referto del controllo di gestione per l'esercizio 2014 ai sensi dell'art. 198 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i. (T.U.E.L.)<sup>1</sup>.

Nella **prima parte** vengono descritti i sistemi della pianificazione/programmazione e i sistemi dei controlli, ivi inclusi quelli relativi agli adempimenti disposti dalla normativa vigente, adottati dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale, nonché le conseguenti risultanze relativamente all'attività 2014.

Nella **seconda parte** è riportato il quadro di riferimento relativo alla legislazione in materia di trasporto pubblico locale, nonché le attività ad esso inerenti sviluppate nel corso del 2014 (estratto dal Rendiconto di gestione 2014 approvato con Deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 18/05/2015).

Nella **terza parte** è illustrata la relazione economico-finanziaria sull'esercizio (estratta dal Rendiconto di gestione 2014 approvato con Deliberazione dell'Assemblea n. 2 del 18/05/2015).

Nella **quarta parte** viene analizzata la gestione dell'esercizio 2014 fornendo riscontro sui risultati dell'attività con specifico riferimento al Programma degli indirizzi, degli obiettivi e degli indicatori per il monitoraggio nonché al Piano della performance e Piano Esecutivo di Gestione (PEG) 2014.

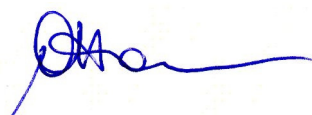
Infine, nella **quinta parte**, vengono elencati gli impegni di spesa suddivisi per obiettivo PEG 2014, fornendo pertanto una reportistica economico-finanziaria della gestione dell'esercizio.

Ai sensi dell'art. 198 bis del T.U.E.L.<sup>2</sup> il presente referto viene trasmesso alla competente sezione regionale di controllo della Corte dei Conti.

Torino, 22 luglio 2015

Il Direttore generale

*Cesare Paonessa*



---

<sup>1</sup> "La struttura operativa alla quale è assegnata la funzione del controllo di gestione fornisce le conclusioni del predetto controllo agli amministratori ai fini della verifica dello stato di attuazione degli obiettivi programmati ed ai responsabili dei servizi affinché questi ultimi abbiano gli elementi necessari per valutare l'andamento della gestione dei servizi di cui sono responsabili."

<sup>2</sup> "Nell'ambito dei sistemi di controllo di gestione di cui agli articoli 196, 197 e 198, la struttura operativa alla quale è assegnata la funzione del controllo di gestione fornisce la conclusione del predetto controllo, oltre che agli amministratori ed ai responsabili dei servizi ai sensi di quanto previsto dall'articolo 198, anche alla Corte dei conti."

## PARTE I

### I SISTEMI DELLA PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE E DEI CONTROLLI

#### GLI ATTI DI RIFERIMENTO

Per l'esercizio 2014 gli elementi del sistema di programmazione si ritrovano nei seguenti documenti:

- Relazione previsionale e programmatica 2014/2016 approvata con deliberazione dell'Assemblea consortile n. 8 del 20 dicembre 2013 ed integrata con:
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 3 del 18/09/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15 del 30/07/2014;
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 4 del 27/11/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 21 del 12/12/2014 (3° prelievo dal fondo di riserva);
- Bilancio pluriennale 2014/2016 approvato con deliberazione dell'Assemblea consortile n. 8 del 20 dicembre 2013 ed integrata con:
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 3 del 18/09/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15 del 30/07/2014;
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 4 del 27/11/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 21 del 12/12/2014 (3° prelievo dal fondo di riserva);
- Bilancio di previsione 2014 approvato con deliberazione dell'Assemblea consortile n. 8 del 20 dicembre 2013 ed integrata con:
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 3 del 18/09/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 15 del 30/07/2014;
  - deliberazione dell'Assemblea consortile n. 4 del 27/11/2014;
  - deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 21 del 12/12/2014 (3° prelievo dal fondo di riserva);
- Piano esecutivo di gestione 2014 allegato al Piano della Performance 2014 approvato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 1 del 25/02/2014 ed integrato con:
  - deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 4 del 24/03/2014 (Primo prelievo dal fondo di riserva);
  - deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 12 del 30/07/2014 approvata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 3 del 18/09/2014;
  - deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 15 del 30/07/2014 (Secondo prelievo dal fondo di riserva);
  - deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 18 del 24/10/2014 approvata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 4 del 27/11/2014;

Per quanto riguarda il sistema dei controlli, con riferimento all'esercizio 2014 l'Agenzia ha attuato tutti i controlli interni previsti dalla normativa vigente<sup>3</sup>, orientandone la metodologia operativa, per quanto applicabile con la realtà dell'ente, anche alle recenti ed innovative misure introdotte per gli enti locali dal D.L. 10 ottobre 2012 n. 174 convertito dalla legge 7 dicembre 2012 n. 213 e precisamente:

- il controllo di regolarità amministrativa e contabile, esercitato costantemente per l'intero esercizio 2014<sup>4</sup>;
- il controllo di gestione, oggetto di specifico Regolamento approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29/09/2005<sup>5</sup>, di cui il presente referto rappresenta il documento finale;
- il controllo strategico - deputato alla rilevazione dei risultati conseguiti rispetto agli obiettivi predefiniti, degli aspetti economico-finanziari connessi ai risultati ottenuti, dei tempi di realizzazione rispetto alle previsioni, delle procedure operative attuate confrontate con i progetti elaborati, della qualità dei servizi erogati e del grado di soddisfazione della domanda espressa, degli aspetti socio-economici - svolto in corso d'anno, contestualmente alla verifica degli equilibri di bilancio, con la deliberazione dell'Assemblea n. 3 del 19 settembre 2014 mentre l'esito finale per l'esercizio 2014 è stato definito mediante l'approvazione da parte dell'Assemblea del rendiconto di gestione 2014 (deliberazione n. 2 del 18 maggio 2015);
- il controllo sugli equilibri finanziari, anch'esso svolto con regolarità nel corso dell'esercizio e in particolare in concomitanza con l'adozione dei provvedimenti di variazione di bilancio e/o degli adempimenti previsti dalla normativa per la gestione del bilancio medesimo (ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi, operazione di assestamento generale, rendiconto della gestione e ogni qualvolta sia stata apportata una variazione al bilancio previsionale);
- il controllo sulla qualità dei servizi erogati sia direttamente, sia mediante organismi gestionali esterni, con l'impiego di metodologie dirette a misurare la soddisfazione degli utenti esterni e interni dell'ente. A tal riguardo si segnala che l'Agenzia ha da tempo previsto specifiche modalità di controllo della qualità dei servizi sia mediante la verifica delle certificazioni di qualità delle aziende erogatrici dei servizi di trasporto pubblico sia mediante specifiche indagini sulla qualità (vedasi pag. 49) nonché, da ultimo, la previsione dell'obbligo dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico di emanare una "Carta della qualità dei servizi", da redigere e pubblicizzare in conformità ad intese con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate così come determinate nei contratti di servizio e le modalità di accesso alle informazioni garantite.

---

<sup>3</sup>TITOLO IV – Capo III “Controlli interni” Testo Unico Enti Locali approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.

<sup>4</sup> In ordine al controllo successivo di regolarità amministrativa, quanto previsto dal Titolo IV – Capo III del TUEL “Controlli interni”, non pare risultare allo stato attuale direttamente ripetibile alla realtà dell'Agenzia Inoltre la figura del Segretario, prevista dallo Statuto dell'Ente, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 2 del 1 marzo 2012 è stata attribuita al Direttore generale Ing. Cesare Paonessa e pertanto il controllo nella fase successiva sulla regolarità amministrativa verrebbe esercitato dal medesimo soggetto deputato ad assicurare il controllo amministrativo e contabile nella fase preventiva della formazione dell'atto.

<sup>5</sup> entrato in vigore il 1 gennaio 2006

La finalità del referto è pertanto quella di consegnare agli amministratori, ai cittadini, agli Enti consorziati, alle imprese fornitrici dei servizi TPL e agli organi di controllo esterno, un quadro di informazioni completo finalizzato alla verifica immediata e tangibile sull'azione amministrativa svolta, intesa come rispetto del complesso delle regole finanziarie e procedurali, ma anche sull'efficacia ed efficienza della gestione intese come capacità di ridurre i costi della struttura e dei servizi in un quadro di risorse che negli ultimi anni si è fatto sempre più limitato, salvaguardando al contempo il più possibile la qualità e la soddisfazione della domanda di mobilità del territorio.

Relativamente agli strumenti adottati ci si è avvalsi di un applicativo informatico in grado di garantire un sistema di contabilità integrata tale da rilevare simultaneamente tutti gli aspetti collegati a ciascun fatto di gestione (finanziario, economico, patrimoniale).

Al fine di presidiare la spesa in relazione al PEG 2014 è stata utilizzata una procedura di collegamento tra impegni e obiettivi assegnati: tale attività ha permesso di monitorare durante l'anno e di rendicontare al termine dell'esercizio il grado di raggiungimento degli obiettivi anche sul fronte delle somme impegnate.

## **1 IL CONTROLLO SULLE PROCEDURE DI ACQUISTO DI BENI E SERVIZI**

In merito al controllo specifico sulle procedure di acquisto di beni e servizi, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nell'art. 1 comma 4, del D.L. 12 luglio 2004 n. 168 (c.d. taglia spese), convertito con modificazioni nella Legge 30 Luglio 2004 n. 191, si riscontra che l'Agenzia, nel corso dell'esercizio 2014, non ha aderito a convenzioni Consip mentre ha aderito ad una Convenzione di SCR Piemonte S.p.A.

Per le altre forniture di beni e servizi per (n. 59) è stato verificato che non fossero attive le relative convenzioni presso la Consip Spa.

Ci si è inoltre avvalsi per n. 30 forniture delle procedure di Mercato Elettronico delle Pubbliche amministrazioni (5 affidamenti derivanti da cottimi fiduciari), in 29 casi si è proceduto al di fuori del MEPA (2 procedure di cottimo fiduciario).

Il valore complessivo dei 60 affidamenti è stato di circa € 223.000,00

## **2 MONITORAGGIO E TRASMISSIONE ALLA SEZIONE REGIONALE DELLA CORTE DEI CONTI DEGLI ATTI DI SPESA DI IMPORTO SUPERIORE AD € 5.000,00**

La Legge 23.12.2005 n° 266 (Finanziaria 2006) ha previsto l'obbligo di comunicare alla Sezione regionale della Corte dei Conti per l'esercizio gli atti di spesa, relativi ad incarichi di studi, consulenze, relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e spese di rappresentanza di importo superiore a € 5.000,00 per l'esercizio del controllo sulla gestione (art. 1 comma 173).

### ***Spesa relative ad incarichi di studi e consulenze***

Si riscontra che nel corso dell'esercizio 2014 non sono stati adottati dall'Agenzia atti di spesa relativi ad affidamenti di incarichi di studi e consulenze che abbiano superato la soglia di € 5.000,00. L'unico atto di impegno di spesa relativo a tale fattispecie riguarda ammonta ad € 1.200,00 per l'incarico di moderatore nell'ambito dell'incontro tenutosi in data 11 aprile

2014 avente ad oggetto “Trasporto Pubblico Locale: il nuovo disegno di legge visto dal Piemonte”.

### 3 FUNZIONAMENTO DELL'AGENZIA

Di seguito si fa riferimento alla questione relativa all'indennità di funzione dei membri del Consiglio d'Amministrazione della passata consiliatura, la cui erogazione era stata prudenzialmente sospesa a decorrere dal giugno 2010 allorché con l'entrata in vigore del decreto legge 78/2010, il legislatore aveva disposto che *“Agli amministratori di comunità montane e di unioni di comuni e comunque di forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, o indennità o emolumenti in qualsiasi forma siano essi percepiti.”* (vedi deliberazione Assemblea n. 3/2010 del 20/09/2010 avente per oggetto “Bilancio di previsione 2010 – ricognizione sullo stato di attuazione dei programmi. Verifica equilibri di bilancio art. 193 D.Lgs 18 agosto 2000, n. 267 assunta su proposta del CdA approvata in data 23/07/2010).

In seguito alle modifiche apportate dalla legge regionale 10/2011 all'art. 8 della legge regionale 1/2000 ed in relazione al fatto che l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (e Regionale) veniva istituita dalla legge regionale nella forma di consorzio- ente pubblico di interesse regionale, l'Assemblea (deliberazione 3/2012) aveva deliberato di determinare, applicando il predetto art. 6, comma 3, le indennità di funzione in € 3.509,33 e € 1.494,00 lordi, rispettivamente per il presidente e i consiglieri d'amministrazione. La determinazione delle indennità è stata effettuata con decorrenza correlata alla data di entrata in vigore della legge regionale 10/2011.

Successivamente, il Presidente ed alcuni membri del Consiglio d'Amministrazione uscente hanno diffidato l'Agenzia a procedere al pagamento alle somme (che gli stessi ritengono) dovute a titolo di emolumento per la carica rivestita relativamente ai periodi giugno 2010-giugno 2011 – dicembre 2012-febbraio 2013.

Sul punto, avendo riscontrato orientamenti non univoci in ordine all'applicazione del citato art. 5, comma 7 del DL 78/2010 (Sez. di controllo Lombardia par. 353/2012- 6/2013; Sez. di controllo Sardegna par 54/2013), la Regione Piemonte ha chiesto alla sezione regionale di controllo per il Piemonte della Corte dei Conti specifico parere in ordine all'applicabilità della predetta disposizione ai Consorzi di Enti Locali che siano partecipati anche dalle Regioni.

La sezione regionale di controllo ha sottoposto la questione alla Sezione delle Autonomie della Corte dei Conti che, in data 10/02/2014 (del. 4/2014) ha dato soluzione alla questione di massima sollevata dalla sezione regionale stabilendo che *“tra le forme associative di enti locali aventi per oggetto la gestione di servizi e funzioni pubbliche ai cui amministratori, ai sensi dell'art. 5, comma 7 del D.L. 78/2010, non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni, indennità o emolumenti in qualsiasi forma, deve ritenersi che rientrano anche i componenti dei consigli d'amministrazione di enti locali.”* Il predetto parere è stato trasmesso a tutti gli ex amministratori che avevano preteso il pagamento degli emolumenti.

Il 19/02/2014 è stato notificato all'Agenzia ricorso presso il Tribunale di Torino presentato da uno degli ex Consiglieri d'Amministrazione finalizzato all'ottenimento di quanto sopra specificato.

Con deliberazione 5 del 13/06/2014 il Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia ha autorizzato il Presidente dell'Agenzia a resistere alla lite instaurata ed agli eventuali ulteriori contenziosi che dovessero sorgere per effetto di pretese avanzate dagli altri membri del Consiglio di Amministrazione uscente.

Il 1 luglio 2014, il Giudice ha rinviato la discussione all'udienza del 09.06.2015.

\*\*\*

Sempre con riferimento al valore dell'indennità di funzione dei membri del Consiglio d'amministrazione dell'Agenzia, in occasione dell'elezione del Consiglio d'Amministrazione in carica, l'Assemblea, nella seduta del 4 febbraio 2013, ha definito in euro zero il valore degli emolumenti del presidente e dei membri Consiglio d'Amministrazione.

Nella medesima seduta, in relazione alle spese sostenute dai membri del consiglio d'amministrazione, l'Assemblea ha definito in un quinto del costo della benzina il rimborso delle spese sostenute in occasione della partecipazione alle sedute degli organi dell'Agenzia dai membri del Consiglio d'Amministrazione, [nonché dai componenti il Collegio dei Revisori dei conti], che abitano fuori dal comune di Torino.

Con riferimento al tema del rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno, sostenute dagli amministratori in occasione delle missioni istituzionali, nulla ha però stabilito l'Assemblea e nulla prevede lo Statuto, non trovando peraltro diretta applicazione alcuna disposizione regionale o nazionale in materia.

Infatti il D.M. interministeriale del 4 agosto 2011 - Ministero dell'Interno, "Intesa con la Conferenza Stato-Città ed autonomie locali, concernente la fissazione della misura del rimborso delle spese di viaggio e di soggiorno sostenute dagli amministratori locali in occasione delle missioni istituzionali" prevede che "le disposizioni del presente decreto si applicano agli amministratori degli enti locali, di cui all'art.77, comma 2,, che, in ragione del proprio mandato, si rechino fuori dal capoluogo del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 del comune ove ha sede l'ente presso cui svolgono le funzioni pubbliche."

Considerato che né il Presidente i membri del Consiglio d'Amministrazione dell'Agenzia, in quanto tali, rientrano tra il novero degli amministratori citati nell'art. 77, comma 2 del T.U.E.L., il Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione n. 10/2013 ha valutato opportuno e necessario individuare, limiti e parametri di riferimento per le missioni del presidente e dei membri del consiglio d'amministrazione dell'Agenzia in analogia alle disposizioni di cui al D.M. interministeriale del 4 agosto 2011.

Nel corso del 2014 il costo sostenuto per il rimborso delle spese sostenute dagli amministratori ai predetti fini è stata pari ad € 656.05. La spesa relativa ai servizi di biglietteria e prenotazione alberghiera per missione degli amministratori è stata pari a complessivi € 1.536.19.

\*\*\*

Con riferimento alla spesa per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, si evidenzia che l'art. 6, comma 8 del DL. 78/2010 prevede che *"a decorrere dall'anno 2011 le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità. [...] Le disposizioni del presente comma non si applicano [...] agli incontri istituzionali connessi all'attività di organismi internazionali o comunitari, alle feste nazionali previste da disposizioni di legge [...]."*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 3.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 600,00.



Con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione n. 4/2014 del 24/03/2014, al fine di organizzare il Convegno "Il trasporto pubblico in Piemonte alla luce del Disegno di Legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali", tenutosi successivamente in Torino in data 11 aprile 2014, è stata autorizzata la spesa per l'organizzazione di tale evento nel limite massimo di € 5.000,00 suddivisa tra prestazioni di servizi ed Utilizzo di beni di terzi (per convegni, eventi e spese di rappresentanza), dando atto, ai sensi dell'allora vigente art. 6 comma 10 del citato DL 78/2010 che prevedeva la possibilità di effettuare variazioni compensative tra le spese di cui ai commi 7 e 8, ossia tra quelle per consulenze, incarichi e collaborazioni e quelle per convegni, eventi e rappresentanza, che l'ammontare complessivo degli stanziamenti di spesa per consulenze, incarichi e collaborazioni e per convegni, eventi e rappresentanza non avrebbe superato il tetto di € 14.406,10 fissato per l'anno 2014.

Le spese sostenute per l'organizzazione del convegno sono state pari ad € 4.119,20 comprensiva della spesa sostenuta per l'incarico di collaborazione autonoma relativo al moderatore della giornata; nel complesso la spesa sostenuta nell'anno 2014 per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza è stata pari ad € 4.154,95, che sommata alla spesa impegnata per incarichi di collaborazione autonoma è inferiore al limite complessivo individuato ai sensi del citato art. 6, comma 10 del DL 78/2010.

Successivamente, il citato comma 10 è stato soppresso con D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89.

\*\*\*

L'art. 6 comma 14 del DL 78/2010 ha previsto che *"a decorrere dall'anno 2011, le amministrazioni pubbliche [...] non possono effettuare spese di ammontare superiore all' 80 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi; il predetto limite può essere derogato, per il solo anno 2011, esclusivamente per effetto di contratti pluriennali già in essere.*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; il limite di spesa per l'anno 2014 è € 5.701,92

L'Agenzia non ha nel proprio patrimonio autovetture né nel corso del 2014 ha proceduto ad attivare servizi di noleggio autovetture.

Per garantire la mobilità dei propri dipendenti e degli amministratori per esigenze di servizio l'Agenzia aderisce al servizio di car sharing presente nella città di Torino.

Il servizio di car-sharing è definibile infatti come servizio di mobilità complementare al Trasporto Pubblico Locale in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli Enti Locali.

Il decreto ministeriale 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", prevede che, al fine di adottare l'esperienza relativa ai servizi di "car-sharing" anche in Italia, i Comuni incentivino servizi di trasporto pubblico collettivo ottimale delle autovetture, nonché forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi. Il Comune di Torino ha aderito alla Convenzione per l'attuazione a livello nazionale del Progetto "car-sharing" con deliberazione del consiglio comunale dell'11 luglio 2000.

Per detto servizio, l'Agenzia ha sostenuto una spesa di € 3.576,64 per l'accesso e l'utilizzo del servizio di car-sharing. Il servizio è utilizzato per lo spostamento dei dipendenti e

amministratori sul territorio con prevalenza nelle attività ispettive. Si ritiene che la spesa per tale servizio non rientri tra quelle oggetto del limite.

### ***Spese per il personale***

Con specifico riferimento alle spese per il personale si ricorda che la Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562, prevede per gli enti non soggetti al patto di stabilità (tra i quali rientra anche l'Agenzia):

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

La Legge 244/2007, con l'art. 3, comma 121, introducendo un terzo periodo all'art. 1 comma 562 della legge 296/2006, stabiliva la possibilità, per gli enti non soggetti al patto di stabilità, di avvalersi di deroghe a tali limiti rispetto delle seguenti condizioni:

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

Successivamente, l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008, ha previsto la sospensione delle predette deroghe sino all'emanazione del DPCM (previsto dal successivo comma 6), da emanarsi entro il 19/11/2008, previo accordo tra Governo, regioni e autonomie locali da concludersi in sede di conferenza unificata, con il quale sono definiti parametri e criteri di virtuosità, con correlati obiettivi differenziati di risparmio, tenuto conto delle dimensioni demografiche degli enti, delle percentuali di incidenza delle spese di personale attualmente esistenti rispetto alla spesa corrente e dell'andamento di tale tipologia di spesa nel quinquennio precedente.

Il DL 78/2010 è intervenuto anche su tali disposizioni abrogando l'art. 76, comma 2 della Legge 133/2008 nonché sopprimendo il terzo periodo dell'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006; restano pertanto applicabili all'Agenzia i limiti di cui alla Legge 296/2006, all'art. 1 comma 562.

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

Con l'art. 4 ter, comma 11 del D.L. 2 marzo 2012, n. 16, l'art. 1 comma 562 della Legge 296/2006 è stato modificato individuando il tetto alle spese di personale pari al corrispondente ammontare dell'anno 2008. Tale valore è pari ad € 1.309.325,23 ed è confrontabile con il valore totale riportato nella colonna "costo" della seguente tabella pari ad € **1.291.868,34**

Di seguito viene fornito un quadro delle spese sostenute per il personale nel 2014

Descrizione	Costo	Poste escluse art. 1	Totale costo Azienda
		c. 557 L. 296/2006	
<i>Retribuzioni ed oneri accessori (aumenti contrattuali inclusi)</i>	1.178.968,11	75.957,66	1.254.925,77
<i>Spesa del personale appartenente alle categorie protette</i>	0	31.526,23	31.526,23
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00
<b>A) Totale Intervento "Personale"</b>	<b>1.178.968,11</b>	<b>107.483,89</b>	<b>1.286.452,00</b>
<i>Collaborazioni coordinate e continuative</i>	0,00	0,00	0,00
<i>Buoni pasto</i>	21.389,94	1.752,30	23.142,24
<i>Spese missioni</i>	12.326,11	0,00	12.326,11
<b>B) Totale Intervento "Prestazioni di servizi"</b>	<b>33.716,05</b>		
<b>IRAP</b>	79.184,18	7.215,82	86.400,00
<b>C) Totale Intervento "Imposte e tasse"</b>	<b>79.184,18</b>	<b>7.215,82</b>	<b>86.400,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO ANNO 2014 (A+B+C)</b>	<b>1.291.868,34</b>	<b>114.699,71</b>	<b>1.372.852,00</b>

Di seguito è esposta la situazione dei dipendenti in servizio rispetto alla dotazione organica.

Presenti al 31/12/2014/Dotazione organica					
Area/Servizio		Dirigenti	Cat. D	Cat. C	Totale
Servizi in staff alla Direzione	• Servizi generali e Sistema informativo	0	1/2	1/1	2/3
	• Comunicazione e Relazioni esterne	0	1/2	0	1/2
Area Istituzionale Finanze, Giuridico e Risorse		0/2	2,7/5	1/2	3,7/9
Area Pianificazione e Controllo		1/3	10/10	1/1	12/14
Totale		1/5	16,7/20	3/4	18,7/28

In relazione alla predetta situazione, considerato che nel corso del 2014 sono state registrate due uscite di personale rispetto alla copertura di posti registrata al 31/12/2013, il Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione n. 19/2014 del 24/10/2014 relativa alla conferma dotazione organica – adozione del programma triennale del fabbisogno di personale ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 relativo agli anni 2014-2015-2016, ha individuato il fabbisogno triennale del personale dell'Ente limitandolo alla copertura dei posti vacanti dovuti al turn-over del personale in servizio come di seguito indicato

- 2014: numero posti: 0;
- 2015: numero posti: 2 cat. D;
- 2016: numero posti 0.

\*\*\*

Con riferimento alle spese per missioni si evidenzia che l'art. 6, comma 12 del DL. 78/2010 prevede che *“ a decorrere dall'anno 2011 [...] (non possono essere effettuate) spese per missioni, anche all'estero, con esclusione delle missioni [...] indispensabili per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali o comunitari, [...] per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. Gli atti e i contratti posti in essere in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale. [...] Il presente comma non si applica alla spesa effettuata per lo svolgimento di compiti ispettivi [...]. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto le diarie per le missioni all'estero di cui all'art. 28 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con legge 4 agosto 2006, n. 248, non sono più dovute; [...] Con decreto del Ministero degli affari esteri di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le misure e i limiti concernenti il rimborso delle spese di vitto e alloggio per il personale inviato all'estero. [...]”*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a € 21.000,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 10.500,00.

La spesa effettivamente sostenuta nel 2014 è stata pari a:

**spesa per missioni rientranti nel limite:** € 8.878,95

spese per missioni escluse dal limite (per assicurare la partecipazione a riunioni presso enti e organismi internazionali EMTA) nonché per lo svolgimento di compiti ispettivi € 2.178,5

\*\*\*

Con riferimento alle spese per la formazione del personale, l'art. 6, comma 13 del DL 78/2010 ha previsto che *“a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua [...] per attività esclusivamente di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009. [...]”*

Con riferimento a quanto sopra indicato è stato calcolato il limite di spesa in funzione della spesa sostenuta nell'anno 2009; la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari a 13.704,00 (competenza). Il limite di spesa per l'anno 2014 è € 6.852.

La spesa impegnata nell'anno è stata pari ad € 6.347,50. Inoltre sono stati impegnati complessivi € 260,00 per spese relative alla formazione obbligatoria relativa alla sicurezza sui luoghi di lavoro.

### ***Programma degli incarichi di collaborazione autonoma.***

Unitamente al bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 è stato approvato il seguente "PROGRAMMA TRIENNALE DELLE ATTIVITÀ ISTITUZIONALI CHE POSSONO ESSERE OGGETTO DI INCARICHI DI COLLABORAZIONE AUTONOMA":

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

Il D.L. 78/2010, con l'art. 6, comma 7, in riferimento alle spese programmate per l'anno 2011 e 2012 è intervenuto stabilendo che : *"Al fine di valorizzare le professionalità interne alle amministrazioni, a decorrere dall'anno 2011 la spesa annua per studi ed incarichi di consulenza, inclusa quella relativa a studi ed incarichi di consulenza conferiti a pubblici dipendenti, sostenuta dalle pubbliche amministrazioni di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, [...], non può essere superiore al 20 per cento di quella sostenuta nell'anno 2009. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale."*

A tal proposito si evidenzia che la spesa sostenuta nel 2009 è stata pari ad € 84.038,13 in termini di competenza ed € 47.017,92 in termini di cassa.

Con il DL 101/2013 convertito con modificazioni dalla L. 30 ottobre 2013, n. 125 è stato previsto che per le spese per le consulenze nelle amministrazioni pubbliche non può essere superiore per il 2014 all'80% del limite di spesa del 2013

Nella stesura del bilancio 2014 e pluriennale 2014-2016 sono stati determinati per incarichi di collaborazione autonoma i seguenti limiti di spesa compresi nell'intervento (03) prestazioni di servizi:

	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016
Funzioni nel campo dei trasporti	Euro 13.446,10	Euro 10.084,58	Euro 10.084,58

E' stata impegnata la somma di € 1.200,00 per l'incarico di moderatore nell'ambito dell'incontro tenutosi in data 11 aprile 2014 avente ad oggetto "Trasporto Pubblico Locale: il nuovo disegno di legge visto dal Piemonte".

## **PARTE II**

### **QUADRO DI RIFERIMENTO**

Con riferimento al quadro di riferimento relativo alla legislazione in materia di trasporto pubblico locale, si ripropone il quadro già delineato nella prima parte della Relazione al bilancio preventivo 2015.

I contenuti del documento, sono integrati in questa sede con alcuni interventi registrati nel corso del 2014 da parte della Commissione Europea e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

#### **Trasporto Pubblico Locale – Evoluzione quadro normativo**

##### ***La normativa dell'Unione Europea***

Con riferimento alle politiche dell'Unione europea, il tema del trasporto pubblico locale merita di essere collocato in quello più ampio della mobilità urbana. A tale aspetto, infatti, l'Unione sta dedicando una significativa attenzione, come testimoniato dal libro bianco del 2011 della Commissione europea sullo spazio unico dei trasporti, che ha poi costituito il punto di riferimento per l'elaborazione dei regolamenti (UE) n. 1315 e 1316 del 2013, in materia di rete transeuropea dei trasporti. Nel documento, infatti, le grandi aree urbane sono identificate tra i « nodi » (punti di interconnessione) della rete transeuropea dei trasporti, in un approccio innovativo che attribuisce, rispetto al passato – quando era prioritaria l'attenzione ai « corridoi » – maggiore enfasi proprio a tali nodi. In questo quadro il Libro bianco suggerisce, tra le altre cose, di incentivare i sistemi di trasporto pubblico multimodale, concentrare gli sforzi verso una strategia di riequilibrio modale dalla gomma al ferro, incentivare i sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana e ottimizzare l'utilizzo delle fonti di finanziamento europee (fondi strutturali e fondo di coesione) per lo sviluppo di un trasporto urbano integrato e sostenibile.

Ulteriore testimonianza dell'attenzione dell'Unione europea per il tema della sostenibilità della mobilità urbana è dato dalla direttiva 2010/40/UE sui sistemi di trasporto intelligenti. I sistemi di trasporto intelligenti sono definiti dall'articolo 4 della direttiva quali sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti compresi, e nella gestione del traffico e della mobilità. I settori prioritari nei quali utilizzare i sistemi di trasporto intelligente sono: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la gestione del traffico e del trasporto merci; la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

In questo contesto, l'Unione europea è poi intervenuta con il regolamento (CE) n. 1370/2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, che disciplina i servizi pubblici di trasporto nazionali e internazionali di passeggeri, su strada e per ferrovia. Il regolamento interviene su tre profili: le

compensazioni degli obblighi del servizio di trasporto pubblico; le modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico; la durata di tali contratti.

Per quanto concerne il primo profilo, il regolamento colloca i servizi di trasporto pubblico locale tra i servizi di interesse economico generale, vale a dire tra le attività di rilevanza economica che contribuiscono all'interesse pubblico generale e quindi non possono essere gestite secondo una logica meramente commerciale. Conseguentemente le autorità pubbliche nazionali possono stabilire con gli operatori del settore specifici obblighi di servizio pubblico, per garantire un livello di prestazioni che il mercato da solo non potrebbe garantire. A fronte di tali obblighi, le autorità competenti possono riconoscere diritti di esclusiva e compensazioni di servizio pubblico. Gli obblighi e le compensazioni di servizio pubblico sono disciplinati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Le compensazioni di servizio pubblico devono essere compatibili con la disciplina dell'Unione europea in materia di concorrenza e con il divieto di aiuti di Stato. In tal senso, la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, in particolare con la sentenza « Altmark » del 24 luglio 2003, è intervenuta per definire quattro requisiti per le compensazioni di servizio pubblico: l'impresa beneficiaria della compensazione deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico; i parametri per la definizione degli obblighi di servizio pubblico devono essere definiti in modo obiettivo e trasparente; la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole quando la scelta dell'impresa incaricata dell'adempimento degli obblighi di servizio pubblico non è effettuata mediante procedura di gara, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere. Sulla materia merita poi segnalare, da ultimo, la comunicazione della Commissione europea 2012/C 8/02 del gennaio 2012 che, tra le altre cose, ha fornito indicazioni interpretative in ordine ai principi stabiliti dalla sentenza Altmark. In particolare, è stato precisato che la compensazione degli oneri di servizio pubblico deve essere calcolata considerando i costi al netto degli introiti che l'impresa percepisce dalla fornitura del servizio economico di interesse generale; inoltre il margine di utile ragionevole deve essere considerato come tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio.

Per quanto concerne le modalità di affidamento dei contratti di servizio pubblico, il regolamento (CE) n. 1370/2007 prevede, al termine del periodo transitorio nel dicembre 2019, sostanzialmente tre differenti modalità di affidamento del servizio, due delle quali possono essere vietate dalla legislazione nazionale, mentre una, la procedura mediante gara, deve comunque essere ammessa dagli ordinamenti degli Stati membri. Le due modalità facoltative sono quelle della gestione diretta e dell'affidamento diretto. La possibilità di affidamento diretto è subordinata alla presenza di determinati requisiti: l'affidamento deve avvenire a favore di un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società *in house*); non ci deve essere un divieto da parte del Legislatore nazionale; i contratti di servizio pubblico devono avere un valore annuo medio stimato inferiore a 1.000.000 euro oppure devono riguardare la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 km l'anno; tali soglie possono essere aumentate a un valore medio annuo stimato inferiore a

2.000.000 euro oppure inferiore a 600.000 km l'anno se l'affidamento diretto è a favore di una piccola o media impresa che opera con non più di ventitré veicoli. Possono essere inoltre aggiudicati direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per tram e metropolitane, per i quali vale la disciplina generale.

Sulla disciplina della materia potrebbe avere anche un impatto la recente proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1370/2007, elaborata dalla Commissione europea nell'ambito del c.d. « quarto pacchetto ferroviario ». Tale proposta prevede, tra le altre cose, l'obbligatorietà dello svolgimento della gara per l'aggiudicazione dei contratti di trasporto ferroviario entro il 2019; i contratti di servizio pubblico aggiudicati in modo diretto tra il 1° gennaio 2013 e il 2 dicembre 2019 potranno restare in vigore fino alla data di scadenza, ma non oltre il 31 dicembre 2022. Per quanto concerne la durata dei contratti, il regolamento stabilisce che questa non possa essere superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia o comunque su rotaia, con possibilità di proroga al massimo per il 50 per cento della durata qualora un operatore di servizio pubblico fornisca beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto passeggeri oggetto del contratto ovvero se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica delle regioni ultraperiferiche lo giustificano.

In ordine all'applicazione delle disposizioni contenute nel Regolamento, da segnalare la Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01). Con la Comunicazione vengono affrontati, tra gli altri i temi relativi all'ambito di applicazione del regolamento, la relazione tra il Regolamento (CE) n. 1370/2007 e le direttive sugli appalti pubblici e le concessioni, la definizione di obblighi di servizio pubblico e norme/contenuti generali dei contratti di servizio pubblico; la definizione da parte delle autorità competenti della natura e portata degli obblighi di servizio pubblico e dell'ambito di applicazione dei contratti di servizio pubblico, la definizione della natura e portata dei diritti esclusivi per garantire il rispetto del diritto dell'Unione, le condizioni alle quali è possibile prorogare del 50 % la durata del contratto di servizio pubblico da aggiudicare, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico, le condizioni per l'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico, i requisiti procedurali di partecipazione a gare di appalto per contratti di servizio pubblico, i servizi ferroviari che possono essere oggetto della procedura di aggiudicazione diretta, le compensazioni di servizio pubblico la pubblicità e trasparenza.

### ***La normativa nazionale***

Con riferimento alla disciplina nazionale del settore, il principale punto di riferimento normativo rimane la riforma operata con il decreto legislativo n. 422/ 1997, che ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle regioni. La materia è stata poi riconosciuta anche dalla Corte costituzionale, con la sentenza n. 222/2005, come competenza residuale delle regioni. Tra gli altri punti che qualificano la riforma merita richiamare: la distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione operativa dei servizi; la trasformazione obbligatoria delle aziende speciali in società di capitali; l'introduzione del contratto di servizio quale strumento di regolazione del rapporto tra Ente locale e gestori del



servizio di trasporto locale; una graduale copertura dei costi del servizio mediante tariffa, con un progressivo incremento del rapporto ricavi da traffico/costi fino al 35 per cento.

Nel decreto legislativo n. 422/1997 l'articolo 18 prevedeva poi che le modalità di affidamento del servizio venissero definite con leggi regionali che avrebbero però dovuto rispettare alcuni principi tra i quali l'obbligo di svolgimento di una gara e la determinazione delle tariffe con l'applicazione del metodo del price cap (metodo di regolazione dei prezzi volto ad associare il tasso di crescita delle tariffe di un servizio pubblico al rispetto di determinati vincoli in modo da favorire l'innovazione di prodotto). Era prevista la piena operatività di questo disposto normativo al termine di un periodo transitorio che inizialmente si sarebbe dovuto concludere il 31 dicembre 2003 ma che poi è stato in più occasioni prorogato (l'ultima proroga ha consentito il mantenimento della situazione anteriore al decreto legislativo n. 422 fino al 31 dicembre 2009).

In questo quadro, si è inserito il tentativo di ricondurre il trasporto pubblico locale all'interno di una complessiva disciplina sui servizi pubblici locali di rilevanza economica. Tale disciplina è stata introdotta con l'articolo 23-bis del decreto- legge n. 112/2008 e prevedeva: la regola generale della procedura a evidenza pubblica per gli affidamenti dei servizi pubblici a rilevanza economica; la possibilità di un affidamento a una società mista a condizione che venga espletata una gara « a doppio oggetto », per l'affidamento del servizio e per la scelta del socio privato, con una partecipazione non inferiore al 40 per cento e l'attribuzione di specifici compiti operativi; l'eccezione dell'affidamento in house, subordinato a un parere (non vincolante) dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e all'esistenza di « situazioni eccezionali che, a causa di peculiari caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento, non permettessero un efficace e utile ricorso al mercato ».

L'articolo 23-bis del decreto-legge è stato successivamente abrogato dal referendum del giugno 2011. L'articolo 4 del decreto-legge n. 138/2011 è quindi intervenuto per introdurre una nuova disciplina generale, volta a prevedere che di regola la gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica dovesse essere rimessa alla libera iniziativa economica privata (concorrenza nel mercato), con la possibilità per gli enti locali di introdurre diritti di esclusiva, sulla base di un'analisi di mercato che ne comprovasse la necessità e previo parere favorevole vincolante dell'Autorità garante della concorrenza, previo espletamento di procedure di gara (concorrenza per il mercato; era contemplata la possibilità di affidamento del servizio a società miste, con gara a doppio oggetto). Nel caso di valore economico del servizio inferiore a 200.000 euro annui, l'Ente locale poteva procedere a un affidamento in house a società a capitale interamente pubblico, senza dover ricorrere al mercato.

L'articolo 4 del decreto-legge n. 138/ 2011 è stato però dichiarato incostituzionale dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 199/2012, in quanto ritenuto sostanzialmente riproduttivo dell'articolo 23- bis del decreto-legge n. 112/2008, abrogato dal referendum del giugno 2011.

In questo modo, venuto meno il tentativo di definire una disciplina generale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, all'interno della quale regolare anche il trasporto pubblico locale, quest'ultimo è tornato ad avere una sua specifica regolamentazione caratterizzata essenzialmente dal combinato disposto del decreto legislativo n. 422/1997 e del recepimento del regolamento (CE) n. 1370/2007. In sostanziale coincidenza con la conclusione del periodo transitorio previsto dal decreto legislativo n. 422/1997 e, come si è visto, più volte prorogato, l'articolo 61 della legge n. 99/2009 ha infatti di fatto attenuato l'obbligo di affidamento con procedure concorsuali, attraverso la facoltà, concessa alle autorità competenti, di aggiudicare i contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, avvalendosi delle previsioni di cui

all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Le disposizioni alle quali si fa rinvio, contemplano i casi, già sopra richiamati, in cui è possibile procedere all'affidamento diretto: in particolare, l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento prevede che « a meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 di euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno »; l'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento prevede che « a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti abbiano 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 ».

Nello stesso periodo, l'articolo 4-bis del decreto-legge n. 78/2009 ha stabilito che, ove l'ente locale scelga l'affidamento diretto, debba essere messo a gara almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli affidatari, su cui l'ente locale esercita il controllo analogo.

L'articolo 34 del decreto-legge n. 179/2012 ha previsto l'obbligo per gli affidamenti in essere di adeguarsi ai requisiti previsti dalla normativa europea entro il termine del 31 dicembre 2013.

A fianco di questo impianto normativo sono da considerare alcune ulteriori specifiche disposizioni.

L'articolo 3-bis del decreto-legge n. 138/2011, non coinvolto dalla dichiarazione di incostituzionalità della sentenza n. 199/2012, ha rimesso alle regioni e alle province autonome la definizione, entro il 30 giugno 2012, del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza dei servizi pubblici locali; di norma gli ambiti o bacini territoriali ottimali non devono avere dimensione inferiore a quella provinciale.

Inoltre, il già citato articolo 34 del decreto-legge n. 179/2012 ha stabilito, per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, a prescindere dalle modalità di affidamento, che lo stesso sia effettuato comunque sulla base di un'apposita relazione, pubblicata sul sito Internet dell'Ente affidante, che dia conto delle regioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisca i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche, se previste.

L'efficacia delle disposizioni del citato articolo 34 è stata prorogata dall'articolo 13 del decreto-legge n. 150/2013, ai sensi del quale la mancata istituzione o designazione dell'ente di governo dell'ambito territoriale ottimale, ovvero la mancata deliberazione dell'affidamento entro il termine del 30 giugno 2014, comportano l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del prefetto competente per territorio, che provvede agli adempimenti necessari al completamento della procedura di affidamento entro il 31 dicembre 2014, con spese a carico dell'ente inadempiente.

Da ultimo, il comma 556 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2014 è ulteriormente intervenuto sulle modalità di affidamento del servizio. In particolare, attraverso una modifica dell'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422/1997, il comma sopprime l'esclusione dalla partecipazione alle gare per l'affidamento della gestione del servizio delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro

controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale previsione è sostituita da un nuovo disposto secondo il quale le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi alla disciplina dell'Unione europea in materia (articolo 5 e articolo 8, par. 3 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, che tra le altre cose indicano anche limiti e condizioni per l'affidamento diretto) e la cui durata ecceda il limite del 3 dicembre 2019 non possono partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata (il 3 dicembre 2019 è il termine del periodo transitorio stabilito dal citato Regolamento prima della piena operatività della disciplina dallo stesso dettata in materia di affidamenti). L'esclusione non si applica nei confronti delle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale.

Una vicenda normativa autonoma, anch'essa particolarmente complessa, è rappresentata dai profili concernenti il finanziamento del trasporto pubblico locale. Il decreto legislativo n. 422/1997, pur attribuendo la competenza in materia alle regioni, non ha riconosciuto agli enti incaricati del servizio autonomia finanziaria. L'articolo 20 del decreto legislativo in particolare stabilisce che ogni regione, in relazione ai servizi minimi (qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini), ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisca annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle statali trasferite. Il settore è stato così per un lungo periodo sostenuto da finanziamenti statali, sia per la gestione delle aziende di trasporto, che per gli oneri connessi al personale. Solo con la legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244/2007, articolo 1, commi 295-299) sono state attribuite alle regioni a statuto ordinario, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, due differenti quote di compartecipazione del gettito dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione, erogato nei rispettivi territori regionali.

Nella XVI Legislatura la legge-delega sul federalismo fiscale (legge n. 42/2009), ha individuato (articolo 9, comma 1, lettera f), per il settore del trasporto pubblico regionale, un criterio « misto » di finanziamento disponendo che l'ammontare del finanziamento del trasporto pubblico vada determinato tenendo conto, oltre che dei costi standard, anche della fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale. In questa ottica si prevede, per le spese di parte corrente, l'assegnazione delle quote del previsto fondo perequativo in misura tale da ridurre adeguatamente le differenze tra territori con diverse capacità fiscali per abitante, ma senza garantire l'integrale copertura del fabbisogno standard, mentre, per le spese in conto capitale, si dovrà assicurare l'integrale copertura del fabbisogno standard.

In attuazione della legge n. 42/2009, il decreto legislativo n. 68/2011, ha poi individuato i tributi propri delle regioni e delle province ed ha collocato le spese in conto capitale delle regioni e delle province per il trasporto pubblico locale tra quelle per le quali è possibile il ricorso al fondo perequativo. Tuttavia l'operatività delle previsioni del decreto legislativo è di fatto rinviata all'individuazione, ancora in corso, dei livelli essenziali delle prestazioni nel settore, sulla base dei quali dovranno essere definiti i fabbisogni standard. Non a caso la soppressione dei trasferimenti statali nel settore, inizialmente prevista (articolo 32, comma 4) dal provvedimento a decorrere dal 2012, è stata poi, con una modifica operata dal decreto-legge n. 201/2011, spostata a decorrere dal 2013.

A tale proposito, poi, l'articolo 23, comma 12-undecies, del decreto-legge n. 95/2012 ha comunque stabilito il principio che le compensazioni economiche assegnate dagli enti locali alle aziende esercenti il trasporto pubblico locale siano determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito.

Una rapida attivazione del meccanismo dei costi standard è richiesta anche dai commi 84 e 85 dell'articolo unico della legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013). Tali disposizioni prevedono infatti la definizione entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di conferenza unificata, dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, tenendo conto, in particolare nelle aree metropolitane e nelle aree a domanda debole, di fattori di contesto quali la velocità commerciale, le economie di scala, le tecnologie di produzione, l'ammodernamento del materiale rotabile e un ragionevole margine di utile (comma 84); conseguentemente, a partire dall'anno 2014 una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sarà ripartita tra le regioni sulla base dei costi standard (comma 85).

Allo stesso tempo, si è creata comunque l'esigenza di definire una « disciplina ponte » in attesa della piena operatività del meccanismo delineato dal decreto legislativo n. 68/2011 ed al fine di compensare le riduzioni di trasferimenti statali nel settore nel frattempo intervenute nell'ambito dei provvedimenti di contenimento della spesa pubblica adottati nel corso della XVI Legislatura in particolare a partire dal decreto-legge n. 78/2010.

In tal senso, è dapprima intervenuto l'articolo 21 del decreto-legge n. 98/2011 che, al comma 2 ha autorizzato la destinazione di una somma, non superiore a 314 milioni di euro, alle regioni a statuto ordinario per le esigenze del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, connesse all'acquisto del materiale rotabile. Le risorse in oggetto derivano dal recupero degli aiuti di Stato illegittimamente corrisposti in conseguenza dell'applicazione del regime di esenzione fiscale concesso in favore delle società per azioni a partecipazione pubblica maggioritaria esercenti servizi pubblici locali (c.d. ex municipalizzate). Il comma 3 dell'articolo 21 ha poi istituito un Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione di 400 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2011. Successivamente l'articolo 30, comma 3, del decreto-legge n. 201/2011 ha incrementato il fondo di 800 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012, mentre l'articolo 16-bis del decreto legge n. 95/2012 ha definito i criteri di riparto del fondo. Il fondo previsto dal decreto-legge n. 98/ 2011 è stato però infine sostituito dal nuovo Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013). Il fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Nel Fondo confluiscono anche le risorse stanziati ai sensi del già ricordato articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione deve essere determinata con DPCM in misura tale che la dotazione del Fondo corrisponda agli attuali stanziamenti, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. L'importo complessivo del Fondo ammonta, a decorrere dal 2013, a circa 4.929 milioni di euro. La norma detta disposizioni per la ripartizione del Fondo, prevedendo criteri di ripartizione finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio.

Con il DPCM 26 luglio 2013 l'aliquota di compartecipazione è stata fissata al 19,7 per cento per l'anno 2013. In precedenza, il DPCM 11 marzo 2013 ha definito i criteri e le modalità con cui ripartire il Fondo. Tale DPCM prevede che le risorse stanziati sul Fondo siano ripartite entro il 30 giugno di ciascun anno con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, da emanare, sentita la Conferenza Unificata. La ripartizione è effettuata per il 90 per cento sulla base delle percentuali fissate dal decreto e per il residuo 10 per cento in base alle medesime percentuali ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento degli obiettivi di: a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed

economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata; d) la definizione di livelli occupazionali appropriati; e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica. A titolo di anticipazione il 60 per cento delle risorse viene ripartito ed erogato alle regioni in base a determinate percentuali, corrispondenti alle ripartizioni effettuate in precedenza, mentre il residuo 40 per cento, al netto delle eventuali riduzioni conseguenti al mancato raggiungimento degli obiettivi, viene erogato su base mensile a decorrere dal mese di agosto di ciascun anno. Le regioni provvedono poi ai corrispondenti trasferimenti agli enti locali.

La legge di stabilità 2015 (legge 23 dicembre 2014 n. 190, articolo 1, commi 223 - 227) ha poi previsto che le risorse di cui all'articolo 1, comma 83, della Legge n.147 del 2013 sono destinate all'acquisto di materiale rotabile su gomma. La stessa Legge di Stabilità 2015 ha provveduto a rifinanziare il Fondo acquisto autobus destinando 625 milioni di euro per il 2015 e 375 milioni di euro per i quattro anni successivi.

\*\*\*

Nel corso del 2014 si registra l'intervento del legislatore nazionale nel campo della tutela dei diritti dei passeggeri; con il D.Lgs 70/2014 viene introdotta la "Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, definisce i diritti degli utenti dei servizi ferroviari e gli obblighi delle imprese del settore. Esso stabilisce, tra l'altro le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, le modalità di emissione dei biglietti e delle prenotazioni, la responsabilità delle imprese ferroviarie anche con riferimento agli obblighi di assicurazione e di gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri, le garanzie a favore delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta e la definizione ed il monitoraggio di standard di qualità del servizio.

Il Decreto 70/2014 delinea la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 affidando all'Autorità di Regolazione dei Trasporti l'organismo di controllo nazionale deputato alla vigilanza e all'applicazione delle sanzioni.

### ***Attività di regolazione***

Nel corso del 2014 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dall'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, ha iniziato a svolgere la propria attività di regolazione.

Il 4 luglio 2014 l'ART ha approvato il "*Regolamento*" per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni previste dal Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70, in attuazione della disciplina sui diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario contenuta nel Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007.

Possono rivolgersi all'Autorità i passeggeri o le associazioni rappresentative legittimate che abbiano già presentato reclamo all'impresa ferroviaria, nei casi, tempi e condizioni prescritte dall'articolo 3 del "Regolamento", utilizzando l'apposito "Modulo di reclamo".

\*\*\*

Con delibera del 16 gennaio 2014, n. 6, l'Autorità ha avviato una indagine conoscitiva sui servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale. L'indagine è stata volta ad identificare aree prioritarie per l'introduzione di misure regolatorie di esecuzione dell'art. 37 del decreto legge 6 giugno 2011, n. 201, recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., istitutivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, art. 37). Tra le funzioni attribuite all'Autorità dall'art. 37 rientra la definizione degli "schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" (comma 2, lett. f, primo periodo). L'art. 37 prevede, altresì, il potere dell'Autorità di "sollecitare e supportare le amministrazioni pubbliche competenti alla individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli mediante l'adozione di pareri che l'Autorità può rendere pubblici" (comma 3, lett. a). Inoltre, con specifico riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'art. 37 prevede che "l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e, specificamente, che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti (comma 2, lett. f, secondo periodo). Sempre con riferimento al trasporto ferroviario ma anche al di fuori del TPL, ai sensi dell'art. 37 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, l'Autorità "definisce, sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento".

Nel dare esecuzione alle disposizioni sopra richiamate, l'ART ha posto in consultazione alcune questioni regolatorie inerenti l'assegnazione in esclusiva dei servizi di TPL rilevanti ai fini dell'esercizio delle sue competenze con riferimento ai settori di attività sopra identificati – ambiti di servizio pubblico, definizione degli schemi dei bandi di gara, criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici e definizione delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare

L'Agenzia ha partecipato alla consultazione inviando il proprio "Documento di consultazione sulle questioni regolatorie relative alla assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale" (prot. 4073/2014) i cui contenuti sono stati in parte anticipati dal direttore generale nel corso dell'audizione tenutasi presso l'ART in data 31/07/2014.

## La Funzione dell'Agenzia

Il quadro normativo di riferimento in cui l'Agenzia esercita la propria funzione ha subito diverse modifiche nel corso degli ultimi due anni.

In primo luogo occorre ricordare che l'art. 8 della L.R. 1/2000, che prevedeva la costituzione dell'Agenzia per la Mobilità metropolitana è stato modificato con l'art. 11 della L.R. 10/2011 (Disposizioni collegate alla legge finanziaria per l'anno 2011).

Le modifiche riguardano la denominazione dell'ente, che assume quella di "Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale", la fonte istitutiva, che dal livello convenzionale viene spostata al livello legislativo (art. 8, comma 1 bis: "L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge [...]"), la qualificazione (la legge definisce l'Agenzia "ente pubblico di interesse regionale"), e il venir meno dell'ambito metropolitano quale unico ambito in cui individuare gli enti che potenzialmente possono aderire al consorzio.

Rimane invariato il comma 4 dell'art. 8 della L.R. 1/2000 in base al quale gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità nonché il comma 5 che rinvia alla convenzione e lo statuto del consorzio la disciplina, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Le modifiche apportate dalla L.R. 10/2011 alla L.R. 1/2000 sono state oggetto di una proposta di modifica dello Statuto e della Convenzione che l'Assemblea dell'Agenzia, nella seduta del 16/07/2012, ha approvato e che è stata trasmessa agli enti consorziati affinché provvedessero a farle approvare dai rispettivi organi competenti.

Le modifiche allo Statuto e alla Convenzione hanno riguardato anche la parte relativa alla costituzione del Consiglio d'Amministrazione, ciò in applicazione all'art. 6, comma 5 del Decreto legge 78/2010 che prevede che "tutti gli enti pubblici, anche economici, e gli organismi pubblici, anche con personalità giuridica di diritto privato, provvedono all'adeguamento dei rispettivi statuti al fine di assicurare che, a decorrere dal primo rinnovo successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli organi di amministrazione e quelli di controllo, ove non già costituiti in forma monocratica, nonché il collegio dei revisori, siano costituiti da un numero non superiore, rispettivamente, a cinque e a tre componenti."

La modifica approvata dall'Assemblea prevede che il Consiglio d'amministrazione sia composto da un numero di componenti pari a cinque, compreso il Presidente.

Successivamente, l'Assemblea, con delibera 5/2012 del 24/09/2012 ha approvato una delibera di indirizzi per apportare una ulteriore modifica allo Statuto, riguardante questa volta l'art. 21 (Segretario dell'Agenzia); viene consentito al Consiglio di Amministrazione di nominare il segretario scegliendo oltretutto tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'agenzia, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati, anche tra gli iscritti all'Albo per la Gestione dei Segretari Comunali e Provinciali.

Nell'approvare le modifiche, l'Assemblea ha altresì deliberato :

- di richiedere agli enti aderenti di trasmettere la delibera di approvazione definitiva degli atti di cui alla lettera a) e b) entro il termine di 60 giorni dalla trasmissione della presente deliberazione;
- di approvare il procedimento di entrata in vigore dei nuovi testi di Convenzione e Statuto così come di seguito definito:
- è richiesto agli enti consorziati di trasmettere all'Agenzia la delibera di approvazione definitiva delle modifiche e dei nuovi testi entro il termine di 60 giorni dalla data di trasmissione della delibera approvata dall'Assemblea;
- allorché le delibere di approvazione saranno comunicate dagli enti consorziati che rappresentano almeno il 90% delle quote di partecipazione e da almeno 2/3 degli enti consorziati (pari a 23 enti), la Convenzione (Allegato C) e lo Statuto (Allegato D) saranno pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entreranno in

vigore il giorno seguente; la pubblicazione non potrà comunque avvenire prima che sia decorso il 60° giorno dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione;

- la notizia della pubblicazione dei nuovi testi di Statuto e Convenzione sarà trasmessa a tutti gli enti consorziati;
- la notizia dell'entrata in vigore dello Statuto e della Convenzione sarà successivamente pubblicata anche sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte;
- che sino all'entrata in vigore della Convenzione e dello Statuto così come modificati con la presente deliberazione, si applicano le disposizioni statutarie e convenzionali vigenti.

Con Delibera del CdA n. 7 del 26 marzo 2013 in relazione a quanto sopra è stato verificato che le modifiche apportate allo Statuto e alla Convenzione con la deliberazione n. 2/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 25 enti consorziati e dal 94,861674% delle quote di rappresentatività e che le ulteriori modifiche apportate allo Statuto con la deliberazione n. 5/2012 dell'Assemblea sono state approvate da 24 enti consorziati e dal 94,87885% delle quote di rappresentatività.

Essendo peraltro trascorsi più di sessanta giorni dalla data di trasmissione della richiesta di approvazione delle modifiche, si sono verificate le condizioni previste dall'Assemblea affinché i nuovi testi di Convenzione (Allegato A) e Statuto (Allegato B) potessero essere pubblicati all'Albo informatizzato presente sul sito internet dell'Agenzia ed entrare in vigore il giorno successivo.

Pertanto con la Deliberazione sopra citata è stata disposta la pubblicazione dei nuovi testi di Convenzione e Statuto; detta pubblicazione è avvenuta in data 16 aprile 2013 e pertanto il nuovo Statuto è in vigore dal 17 aprile 2013.

Il percorso di modifica dell'assetto dell'Agenzia è continuato anche nel 2014 con il Disegno di legge regionale n. 67 presentato il 13 novembre 2014 che nella versione definitiva approvata dal Consiglio Regionale (L.R. 1/2015 del 27/01/2015) ha modificato la L.R. 1/2000, con particolare riferimento alle competenze dell'Agenzia.



## PARTE III

### RELAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA

#### 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	171.123.073,74	
Pagamenti	141.137.035,78	
<i>differenza</i>		<b>+ 29.986.037,96</b>
Residui attivi della competenza	110.137.750,62	
Residui passivi della competenza	139.674.904,39	
<i>differenza</i>		<b>-29.537.153,77</b>
<b>avanzo al 31.12.2014</b>		<b>448.884,19</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 2014	€	29.798.517,57
– riscossioni nell'esercizio	€	263.291.058,69
– pagamenti nell'esercizio	€	289.222.344,90
fondo di cassa al 31 dicembre 2014	€	3.867.231,36
residui attivi	€	208.466.653,14
residui passivi	€	204.932.513,81
<b>avanzo di amministrazione accertato</b>	€	<b>7.401.370,69</b>

Il fondo di cassa al 31 dicembre 2014 corrisponde al saldo del conto del tesoriere depositato presso la contabilità speciale presso la Sezione di Tesoreria Provinciale dello Stato.

L'avanzo della gestione di competenza, pari ad € 448.844,19, ha contribuito all'incremento dell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2014 pari ad € 7.401.370,69.

### ***Gestione di competenza***

I principali componenti dei proventi relativamente alla competenza 2014 si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

Trasferimenti dallo Stato dell'IVA pagata sulle compensazioni economiche del contratto di servizio TPL.	€	9.724.477,00
Trasferimenti dalla Regione Piemonte per finanziamento Progetto europeo TRIA 150		
Trasferimenti dalla Regione per IVA e per i servizi minimi del TPL.	€	266.188.601,90
Trasferimenti da altri Enti del Settore pubblico	€	4.874.157,81
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>280.993.147,70</b>
Sanzioni per violazioni contratto di servizio TPL	€	11.300,00
Interessi attivi su giacenze di cassa	€	99,27
Rimborsi da Enti e privati	€	53.985,99
Proventi diversi da Enti del settore pubblico	€	0,00
<b>Totale Titolo III</b>	<b>€</b>	<b>65.385,26</b>

<b>PARTE I - ENTRATA</b>		<b>Accertamenti 2014</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Entrate da contributi e trasferimenti correnti</i>	280.993.147,70
<i>Titolo III</i>	<i>Entrate extratributarie</i>	65.385,26
<b><i>Totale generale Entrate Correnti</i></b>		<b><i>281.058.533,00</i></b>

<i>Titolo IV</i>	<i>Entrate da trasferimenti di capitale</i>	0,00
<b><i>Totale generale Entrate da trasferimenti di capitale</i></b>		<b><i>0,00</i></b>

I principali componenti delle spese, relativamente alla competenza 2014, si ricavano dal seguente prospetto e sono determinati da:

IMPEGNI per INTERVENTO		Servizi T.P.L.	Spesa direttamente correlata a servizi T.P.L.	GESTIONE AGENZIA	TOTALE
Personale	€	0,00	0,00	1.286.452,00	1.286.452,00
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	0,00	0,00	6.008,83	6.008,83
Prestazioni di servizi	€	257.143.233,99	94.882,52	215.720,81	257.453.837,32
Utilizzo di beni di terzi	€	0,00	915,00	164.250,57	165.165,57
Trasferimenti	€	21.286.046,33	5.000,00	32.950,00	21.323.996,33
Interessi passivi e oneri finanziari diversi	€	0,00	0,00	0,00	0,00
Imposte e tasse	€	0,00	0,00	95.388,79	95.388,79
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale Titolo I</b>	<b>€</b>	<b>278.429.280,32</b>	<b>100.797,52</b>	<b>1.800.771,00</b>	<b>280.330.848,84</b>
Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	0,00	63.549,72	9.039,22	72.588,94
Trasferimenti di capitale	€	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale Titolo II</b>	<b>€</b>	<b>0,00</b>	<b>63.549,72</b>	<b>9.039,22</b>	<b>72.588,94</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€</b>	<b>278.429.280,32</b>	<b>164.347,24</b>	<b>1.809.810,22</b>	<b>280.403.437,78</b>

Il disposto dell'art. 9 del DL n. 95/2012 (*c.d. spending review*) impone alle regioni una riduzione di almeno il 20% degli oneri finanziari derivanti dal funzionamento di enti o agenzie regionali. Dal prospetto si evince che l'ammontare complessivo delle spese di gestione dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale risulta di € 1.835.921,92. Comparando il corrispondente dato risultante in sede di rendiconto di gestione 2012 (pag. 111 della Relazione del Consiglio di Amministrazione) pari a € 2.783.121,04 si evince una riduzione delle spese di gestione pari a circa il 34%.

<b>PARTE II - SPESA</b>		<b>Impegni 2014</b>
<i>Titolo I</i>	<i>Spese Correnti</i>	280.330.848,84
<i>Titolo III</i>	<i>Spese per rimborso prestiti</i>	0,00
<b>Totale generale Spese correnti</b>		<b>280.330.848,84</b>
<i>Titolo II</i>	<i>Spese in conto capitale</i>	72.588,94
<b>Totale generale Spese in conto capitale</b>		<b>72.588,94</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>EQUILIBRIO CORRENTE</b>	<b>2014</b>
<i>Entrate Correnti</i>	280.852.621,97
<i>Spese Correnti</i>	280.330.848,84
<i>Quota capitale ammortamento mutui</i>	0,00
<b>Situazione economica</b>	<b>521.773,13</b>

Si evidenzia che gli impegni relativi alle **Spese in Conto Capitale – Titolo II** – ammontano per la competenza 2014 a € **72.588,94**.

## Scostamento tra le previsioni

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

<b><u>Entrate</u></b>	<b><i>Previsione Iniziale</i></b>	<b><i>Previsione Definitiva</i></b>	<b><i>Rendiconto 2014</i></b>
Titolo II - Trasferimenti	257.961.092,00	280.783.417,00	280.787.236,71
Titolo III - Entrate extratributarie	13.600,00	73.560,00	65.385,26
Titolo IV - Entrate da capitali	0,00	0,00	0,00
Titolo V - Entrate da prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo VI – Entrate da servizi c/t.	1.030.000,00	1.030.000,00	408.202,39
Avanzo applicato	0,00	0,00	0,00
<b><i>Totale generale Entrate</i></b>	<b><i>259.004.692,00</i></b>	<b><i>281.886.977,00</i></b>	<b><i>281.260.824,36</i></b>

<b><u>Spese</u></b>	<b><i>Previsione iniziale</i></b>	<b><i>Previsione Definitiva</i></b>	<b><i>Rendiconto 2014</i></b>
Titolo I - Spese correnti	257.831.752,00	280.728.077,00	280.330.848,84
Titolo II - Spese in conto capitale	142.400,00	128.900,00	72.588,94
Titolo III - Rimborso di prestiti	0,00	0,00	0,00
Titolo IV – Spese per servizi c/t.	1.030.000,00	1.030.000,00	408.502,39
<b><i>Totale generale Spese</i></b>	<b><i>259.004.152,00</i></b>	<b><i>281.886.977,00</i></b>	<b><i>280.811.940,17</i></b>
<b><i>Risultato di gestione (avanzo di competenza)</i></b>			<b><i>448.884,19</i></b>
<b><i>Totale a pareggio</i></b>			<b><i>281.260.824,36</i></b>

Le previsioni iniziali sono state variate:

- nella seduta del 24/03/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 4;
- nella seduta del 30/07/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 15;
- nella seduta del 12/12/2014 del Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 21;

- nella seduta del 18/09/2014 dell'Assemblea consortile con deliberazione n. 3 con la quale si è inoltre 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;
- nella seduta del 27/11/2014 dell'Assemblea consortile con deliberazione n. 4 di Assestamento generale del bilancio.

Tra le Spese correnti rientrano anche le spese relative alle voci "*Consulenze, incarichi e collaborazioni*" nonché le spese per *Convegni, eventi e di rappresentanza* dettagliatamente illustrate agli appositi paragrafi della presente relazione.

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo II – Entrate** pari a maggiori entrate per **€ 3.819,71** derivano da:

Maggiori trasferimenti da Stato	€	+	2.699,00
Maggiori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	2.120,81
Minori contributi da Enti pubblici vari	€	-	1.000

Gli scostamenti tra le previsioni definitive e il rendiconto per il **Titolo III – Entrate** pari a maggiori entrate per **€ 8.174,01** derivano da:

Maggiori rimborsi da enti e privati	€	+	8.174,01
-------------------------------------	---	---	----------

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo I – Spese correnti** – pari a **€ 397.228,19** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Organi istituzionali	€	5.451,35
Personale	€	4.198,35
Acquisto di beni di consumo e/o di materie prime	€	15.591,17
Prestazioni di servizi	€	297.658,76
Utilizzo di beni di terzi	€	10.769,43
Trasferimenti	€	56.547,65
Interessi passivi ed oneri finanziari	€	0,00

Imposte e tasse	€	7.011,21
Oneri straordinari della gestione corrente	€	0,00
Fondo di riserva	€	0,00

Gli scostamenti tra previsioni definitive e rendiconto per il **Titolo II – Spese in conto capitale** – pari a **€ 56.311,06** derivano dalle economie sui seguenti interventi:

Acquisizione beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	56.311,06
---	---	-----------

### ***Gestione residuale***

**La gestione dei residui attivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€ 306,04** derivanti da:

Maggiori trasferimenti da	€	+	771,23
Minori trasferimenti dalla Regione per progetto 150 TRIA	€	-	2.053,31
Maggiori contributi da Comuni consorziati per servizi TPL	€	+	1.588,12

**La gestione dei residui passivi** complessivamente registra variazioni in diminuzione per **€ 74.166,86** derivanti da:

Minori spese per personale	€	69.545,89
Minori spese per acquisto di beni di consumo e/o materie prime	€	61,87
Minori spese per prestazioni di servizi	€	279,02
Minori spese per utilizzo beni terzi	€	2.293,48
Minori spese per imposte e tasse	€	0,99
Minori spese per acquisizione di beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche	€	81,07

### ***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	+	281.260.824,36
Totale impegni di competenza	-	280.811.940,17
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	+	448.884,19
<b>Gestione dei residui</b>		
Minori residui attivi	+	306,04
Minori residui passivi	+	74.166,86
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	+	74.472,90
<b>Riepilogo</b>		
<b>SALDO GESTIONE COMPETENZA</b>	+	448.884,19
<b>SALDO GESTIONE RESIDUI</b>	+	74.472,90
<b>AVANZO ESERCIZI PRECEDENTI</b>	+	6.878.013,60
<b><u>AVANZO D'AMMINISTRAZIONE AL 31/12/2014</u></b>		<b><u>7.401.370,69</u></b>
<b>FONDO DI DOTAZIONE</b>	-	2.500.000,00
<b>AVANZO DI AMMINISTRAZIONE DISPONIBILE</b>		<b>4901.370,69</b>



## 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:

ATTIVO				
OGGETTO	CONSISTENZA AL 1.1.2014	VARIAZIONI +                      -		CONSISTENZA AL 31.12.2014
<b>A) IMMOBILIZZAZIONI</b>				
IMMOBILIZZAZIONI IMMATER.	0,00	263.413,44	160.954,11	102.459,33
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	145.131,15	190.816,45	289.435,30	46.512,30
IMMOBILIZZAZIONI FINANZIAR.	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<b>145.131,15</b>	<b>454.229,89</b>	<b>450.389,41</b>	<b>148.971,63</b>
<b>B) ATTIVO CIRCOLANTE</b>				
CREDITI	190.496.581,43	280.854.981,32	262.884.909,61	208.466.653,14
ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE	0,00	0,00	0,00	0,00
DISPONIBILITA' LIQUIDE	29.798.517,57	271.983.850,31	297.915.136,52	3.867.231,36
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>220.295.099,00</b>	<b>552.838.831,63</b>	<b>560.800.046,13</b>	<b>212.333.884,50</b>
<b>C) RATEI E RISCONTI</b>				
RATEI ATTIVI	0,00	0,00	0,00	0,00
RISCONTI ATTIVI	21.093,64	1.358,22	21.093,64	1.358,22
<b>Totale ratei e risconti</b>	<b>21.093,64</b>	<b>1.358,22</b>	<b>21.093,64</b>	<b>1.358,22</b>
<b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C)</b>	<b>220.461.323,79</b>	<b>553.294.419,74</b>	<b>561.271.529,18</b>	<b>212.484.214,35</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>42.233,76</b>	<b>20.656,76</b>	<b>20.226,61</b>	<b>42.663,91</b>

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

È stata verificata la corrispondenza tra il valore dei "Crediti" al 31/12/2014 e il totale dei residui attivi risultanti dal conto del bilancio.

È stato altresì verificato che il saldo delle "Disponibilità liquide" corrisponda al fondo cassa al 31/12/2014 determinato dal Tesoriere dell'Ente.

<b>P A S S I V O</b>				
<b>OGGETTO</b>	<b>CONSISTENZA AL 1.1.2014</b>	<b>VARIAZIONI</b> +                      -		<b>CONSISTENZA AL 31.12.2014</b>
<b>A). PATRIMONIO NETTO</b>	7.086.472,15	0,00	507.892,30	7.594.364,45
<b>B) CONFERIMENTI</b>	30.224.111,36	0,00	21.359.160,91	8.864.950,45
<b>C) DEBITI</b>	183.150.740,28	289.500.649,46	276.626.490,29	196.024.899,45
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D)</b>	<b>220.461.323,79</b>	<b>290.008.541,76</b>	<b>297.985.651,20</b>	<b>212.484.214,35</b>
<b>Conti d'ordine</b>	<b>42.233,76</b>	<b>20.656,76</b>	<b>20.226,61</b>	<b>42.663,91</b>

È stata verificata la corrispondenza al 31/12/2014 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	+	280.852.522,70	
B) COSTI DI GESTIONE	-	280.419.005,46	
RISULTATO DELLA GESTIONE (A-B)	+	433.517,24	
C) PROVENTI ED ONERI DA AZIENDE SPECIALI E PARTECIPATE		0,00	
D) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	+	99,27	
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	+	76.329,11	
<b>RISULTATO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>			<b>507.892,30</b>

Si evidenzia che il patrimonio netto dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale, ammontante complessivamente ad € 7.594.364,45, è stato incrementato al 31 dicembre 2014 per € 507.892,30 pari al risultato economico d'esercizio.

Il fondo consortile, ammontante a complessivi € 2.500.000,00, alla data del 31 dicembre 2014 risulta totalmente riscosso.

## **PARTE IV**

### **LA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2014**

#### **NOTE METODOLOGICHE – IL PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE 2014**

Il controllo di gestione riferito all'anno 2014 è stato eseguito secondo le disposizioni contenute nell'apposito Regolamento<sup>6</sup>.

Il presente referto, operando secondo un approccio di allineamento coerente tra i vari documenti programmatici che hanno interessato l'esercizio 2014 (Relazione previsionale e programmatica, Bilancio di previsione, Piano della Performance e PEG) e la relazione del Consiglio di Amministrazione al rendiconto della gestione 2014<sup>7</sup> nonché la Relazione sulla Performance e sullo Stato di attuazione degli obiettivi del PEG 2014<sup>8</sup>, fornisce il report finale delle attività svolte dall'Agenzia nel corso dell'esercizio 2014 attraverso una comparazione tra gli obiettivi gestionali definiti ed assegnati mediante l'approvazione del Piano della Performance e del PEG ed i risultati conseguiti in corrispondenza dell'approvazione del rendiconto del bilancio 2014<sup>9</sup>.

Il PEG 2014 è stato approvato, insieme al Piano della Performance, dal Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia con deliberazione n. 1 nella seduta del 25/02/2014. Sotto il profilo strutturale il PEG 2014 ha definito il programma di attività dell'Agenzia organizzandolo secondo tre "progetti". Tali progetti sono stati delineati in relazione all'organizzazione dell'ente così come individuata dal Regolamento sull'ordinamento degli Uffici e dei servizi<sup>10</sup> e denominati :

- Progetto 1 – Pianificazione e Controllo;
- Progetto 2 – Istituzionale;
- Progetto 3 – Direzione Generale;

L'individuazione degli obiettivi è stata finalizzata al raggiungimento degli scopi statuari (art. 3 comma 1 e comma 2) che, in sintesi, assegnano all'Agenzia il compito di promuovere la mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino, ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale, mediante la pianificazione e la programmazione del sistema della mobilità, la programmazione delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo, l'amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti Consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, la comunicazione e informazione con i cittadini, il controllo dei risultati di investimento e di gestione conseguiti, l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato del sistema di trasporto.

---

<sup>6</sup> Approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29 settembre 2005

<sup>7</sup> Approvata con deliberazione del CdA n. 2 del 7 maggio 2015

<sup>8</sup> Approvata con deliberazione del CdA n. 6 del 13 luglio 2015

<sup>9</sup> Art. 10 c. 3 del Regolamento per il controllo di gestione: *"Il confronto tra obiettivi e risultati deve essere sempre effettuato almeno in corrispondenza dell'approvazione del conto consuntivo..."*

<sup>10</sup> Approvato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 1-2 del 16/01/2004 e modificato con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 3-2 del 26/03/2008

Per ciascun progetto sono individuati uno o più obiettivi e la funzione statutaria esercitata (art. 3 comma 2 dello Statuto). In seguito vengono esposte le schede obiettivo, l'indicatore di risultato e la scadenza di ciascuna attività necessaria alla realizzazione dell'obiettivo, il referente gestionale e gli uffici coinvolti.

Ciascun progetto prevede inoltre l'obiettivo generale "gestione ordinaria del progetto" a cui sono riferibili le attività di ordinaria amministrazione definite in relazione alle competenze dei servizi e degli uffici così come individuate nell'Allegato B al citato regolamento organizzativo integralmente riportato nelle schede. Per ogni competenza si è provveduto a prevedere un "indicatore di attività" anche finalizzato al monitoraggio dei risultati di gestione conseguiti.

#### **Principali obiettivi:**

La Relazione Previsionale Programmatica per il triennio 2014-16 descrive il programma di attività basato sulle seguenti linee di azione :

- Conoscere le esigenze di mobilità dei cittadini e definire il quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino;
- Sviluppo del sistema di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino, sugli orizzonti temporali di lungo, medio e breve termine;
- Strategia degli investimenti;
- Programma con impatti sull'assetto organizzativo.

Il Piano Esecutivo di Gestione per l'anno 2014 individua gli obiettivi per l'anno in corso coerentemente con le indicazioni della sopra citata Relazione e in continuità con quanto avviato nel corso del 2014.

In particolare gli obiettivi a maggiore valenza strategica ed a realizzazione pluriennale sono i seguenti:

Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:	Sviluppo Programma Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale
Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:	Riorganizzazione ed efficientamento del TPL
Area strategica 1 : Pianificazione e Controllo:	Iniziative per la conoscenza della mobilità

#### **SINTESI E RISULTATI**

La rilevazione dei risultati raggiunti va analizzata nel più ampio processo di rendicontazione generale che si concretizza, in termini valutativi, nella relazione finale del Consiglio di Amministrazione che accompagna il rendiconto, ai sensi dell'art. 151, comma 6, del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 che recita testualmente: *"Al rendiconto è allegata una relazione illustrativa della Giunta<sup>11</sup> che esprime le valutazioni di efficacia dell'azione condotta sulla base dei risultati conseguiti in rapporto ai programmi ed ai costi sostenuti"*.

---

<sup>11</sup> Per l'Agenzia il Consiglio di Amministrazione

La valutazione della gestione è intesa quale capacità di raggiungere i fini fissati dai documenti programmatici e le scelte espresse dal bilancio in rapporto alle risorse disponibili ed al loro impiego efficiente, tenendo conto che non risulta direttamente applicabile un sistema di indicatori quantitativi poiché l'attività svolta è caratterizzata da mansioni specialistiche e di alta professionalità. Inoltre, data l'esiguità della struttura organica, le mansioni sono esclusive per ciascuna unità di controllo, i processi le azioni ed i risultati sono fortemente integrati ed interdipendenti e come tali non standardizzabili e non assoggettabili a comparazioni interne all'organizzazione dell'Ente.<sup>12</sup>

Con riferimento ai progetti PEG non si segnalano particolari criticità nello svolgimento dei compiti statutari ed istituzionali.

Con riferimento agli obiettivi specifici, si segnala che tutte le attività sono state intraprese e che per la maggior parte di esse sono stati raggiunti pienamente gli obiettivi PEG prefissati.

In particolare, risultano pienamente attuate:

- le attività legate allo sviluppo del Sistema ferroviario Metropolitano e Regionale (Obiettivo 1.II);
- la riorganizzazione e l'efficientamento del TPL (Obiettivo 1.IV);

Esiste qualche particolarità per quanto riguarda l'Obiettivo 1.III – Iniziative per la conoscenza della Mobilità. Infatti, nel corso del 2014 l'Azienda affidataria dello svolgimento delle interviste ha consegnato, per fasi successive, i dati raccolti durante il field; l'ultima consegna ha avuto luogo a fine 2014. La consegna dei dati da parte dell'Azienda affidataria ha fatto registrare ritardi fino a sei mesi a causa di controlli di congruità delle interviste e verifica delle georeferenziazioni.

## CONCLUSIONI

Il diagramma riportato nelle pagine seguenti fornisce una visione complessiva degli obiettivi delineati con il PEG 2014.

Si sottolinea che è stata aggiunta al presente documento la **Sezione III (Indicatori) della Parte IV**: essa comprende alcuni dati statistici e indicatori demografico - territoriali sull'area di competenza dell'Agenzia, l'offerta e la domanda di trasporto pubblico, il tasso di motorizzazione, l'uso dei mezzi di trasporto e l'ammontare delle compensazioni economiche in rapporto ai passeggeri trasportati. I dati di cui sopra sono stati elaborati con cadenza biennale oppure annuale (secondo disponibilità) riportando il valore raggiunto nel periodo 2008-2013 e, se disponibile, il dato del 2014.

## LE RISORSE IMPIEGATE

Al fine di una più esauriente illustrazione delle attività connesse allo sviluppo del PEG, la presente relazione propone :

---

<sup>12</sup> Art. 6 del Regolamento per il controllo di gestione, approvato con deliberazione dell'Assemblea n. 3/2 del 29/09/2006

- l'organigramma funzionale dell'AMMR coerente con lo sviluppo delle attività e con le necessarie integrazioni di attività dovute alla ancora non completa dotazione organica (vedi Parte I della presente relazione);
- il quadro riassuntivo dell'attività espresso attraverso indicatori economici, della mobilità e della domanda ed offerta di trasporto pubblico locale;
- un elenco dei documenti prodotti durante l'anno che descrivono nel dettaglio le singole attività e lo sviluppo delle fasi di lavoro dei progetti obiettivo,
- il riepilogo delle risorse finanziarie impegnate suddividendole tra gli obiettivi definiti dal PEG 2014.

#### **LA STRUTTURA DEL RAPPORTO TECNICO SUL PEG 2014**

Il presente rapporto tecnico, costituente la Parte IV del Referto del Controllo di Gestione, è così strutturato :

- Schema Organigramma degli Uffici e dei Servizi dell'Agenzia;
- Schema Alberi della Performance;
- Schema riepilogativo dei progetti ed obiettivi PEG;
- Sezione I : Gestione Ordinaria del progetto
- Sezione II : Obiettivi specifici
- Sezione III : Indicatori di mobilità, di domanda e di offerta
- Elenco della documentazione prodotta

\*\*\*

In relazione agli atti organizzativi già adottati ed alle necessità organizzative derivanti dal PEG è stata assegnata agli obiettivi generali dei tre progetti la dotazione organica, individuando inoltre le risorse umane coinvolte in più centri funzionali (di seguito indicate con \*); si riporta l'organizzazione funzionale, prevista dal regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi, che potrà essere rivista nel corso dell'esercizio alla luce dei progetti obiettivo individuati e dagli approfondimenti che ne deriveranno; tale strutturazione non prescinde da una necessaria flessibilità operativa che vede coinvolta tutta la struttura nella gestione in condivisione dei programmi di attività specifica.

Pianificazione e Controllo	Istituzionale	Direzione generale
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pianificazione e marketing <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bason Enzo Corrado</li> <li>- Fiorini Lucia</li> <li>- Amerio Daniele</li> <li>- Stanghellini Andrea</li> </ul> </li> <li>▪ Strategia e qualità <ul style="list-style-type: none"> <li>- Miceli Gianni</li> </ul> </li> <li>▪ Servizi alla Mobilità <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richiardi Giuseppe (*)</li> <li>- Marmotti Marco</li> <li>- Pellegrino Flavio (*)</li> <li>- Solito Alessandro</li> <li>- Cavargna Bontosi Chiara</li> <li>- Pepino Stefano</li> <li>- Perricone Fabio</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Segreteria Generale <ul style="list-style-type: none"> <li>- Borgarello Annalisa (*)</li> </ul> </li> <li>▪ Bilancio e Ragioneria <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiappero Carla (***)</li> <li>- Caglioti Stefania</li> <li>- Suppo Flavio (**)</li> </ul> </li> <li>▪ Giuridico, contratti e personale <ul style="list-style-type: none"> <li>- Camposeo Antonio</li> <li>- Bellotto Silvia</li> <li>- Moraca Laura</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servizi Generali <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richiardi Giuseppe (*)</li> <li>- Perulli Raffaella (*)</li> <li>- Borgarello Annalisa (*)</li> </ul> </li> <li>▪ Sistema Informativo <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pellegrino Flavio (*)</li> </ul> </li> <li>▪ Comunicazioni esterne <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perulli Raffaella (*)</li> </ul> </li> </ul>

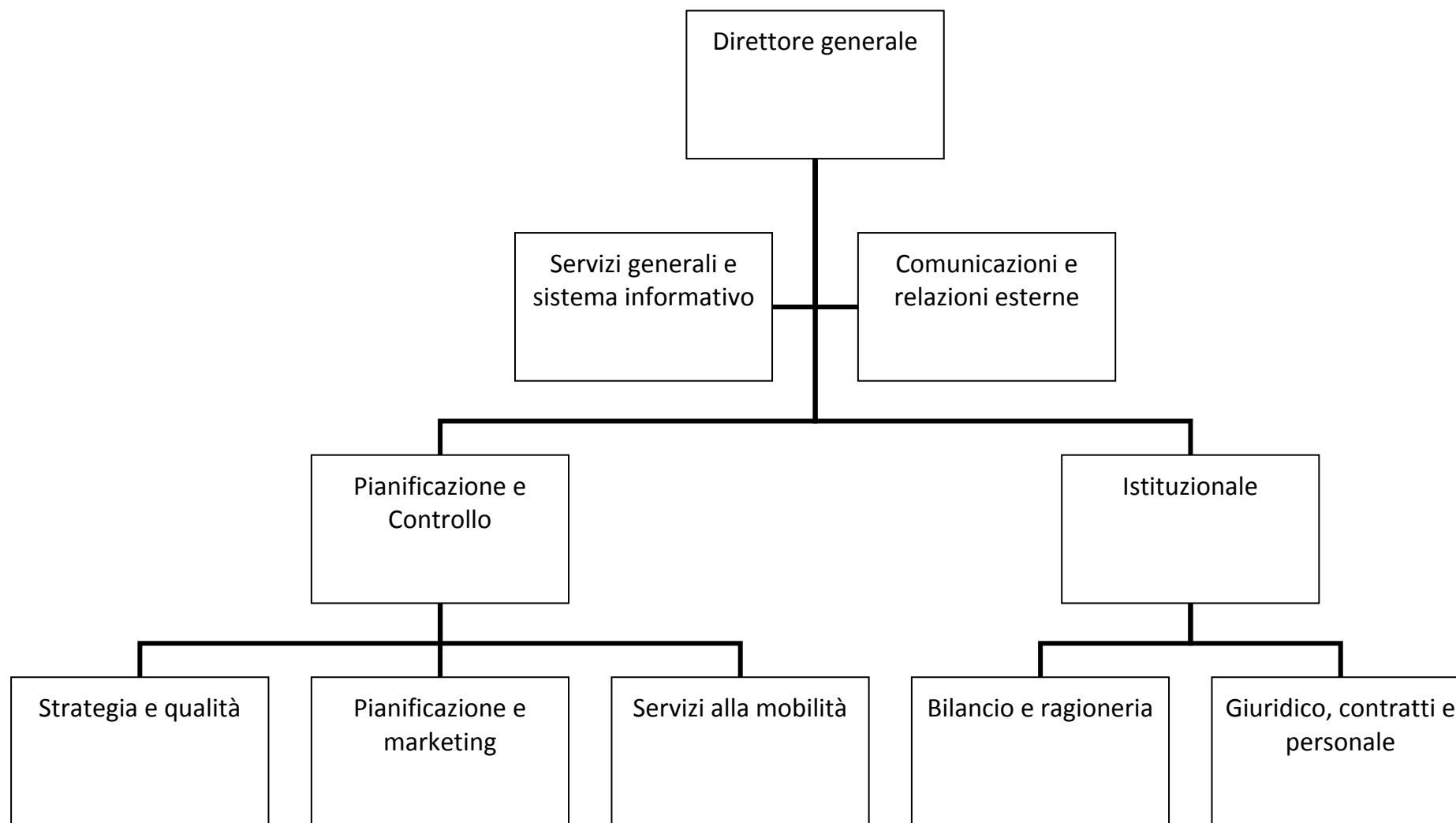
(\*) Risorse umane coinvolte in più centri funzionali.

(\*\*) Rapporto di lavoro concluso il 01/10/2014.

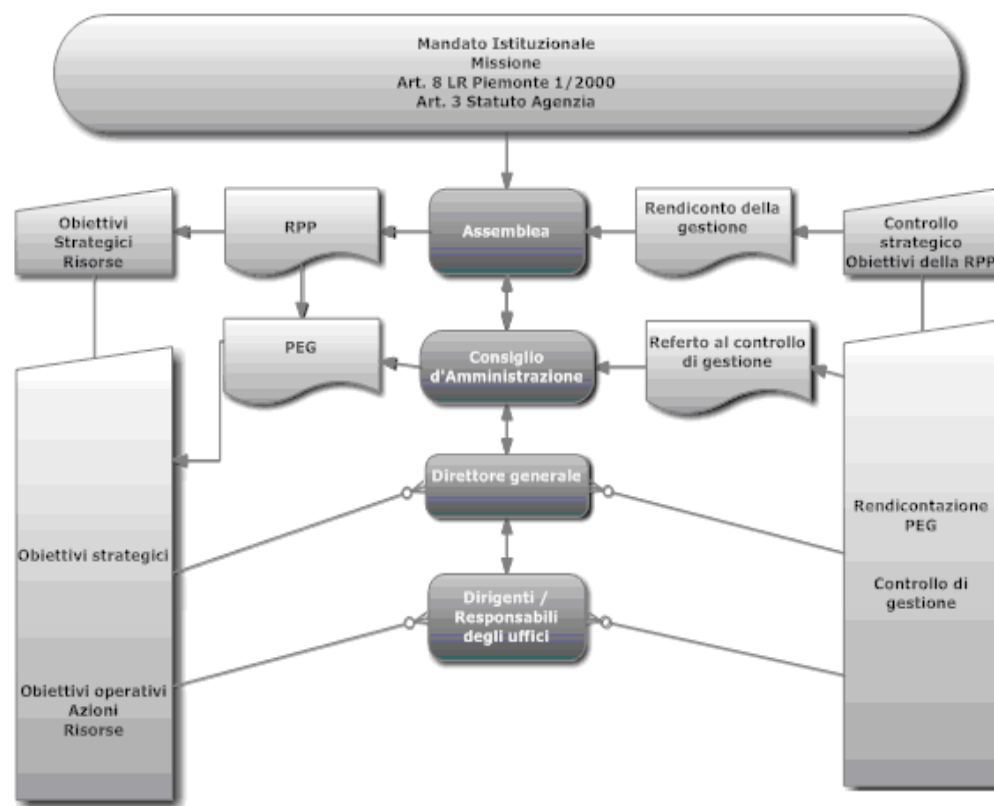
(\*\*\*) Rapporto di lavoro concluso il 31/12/2014.

\*\*\*

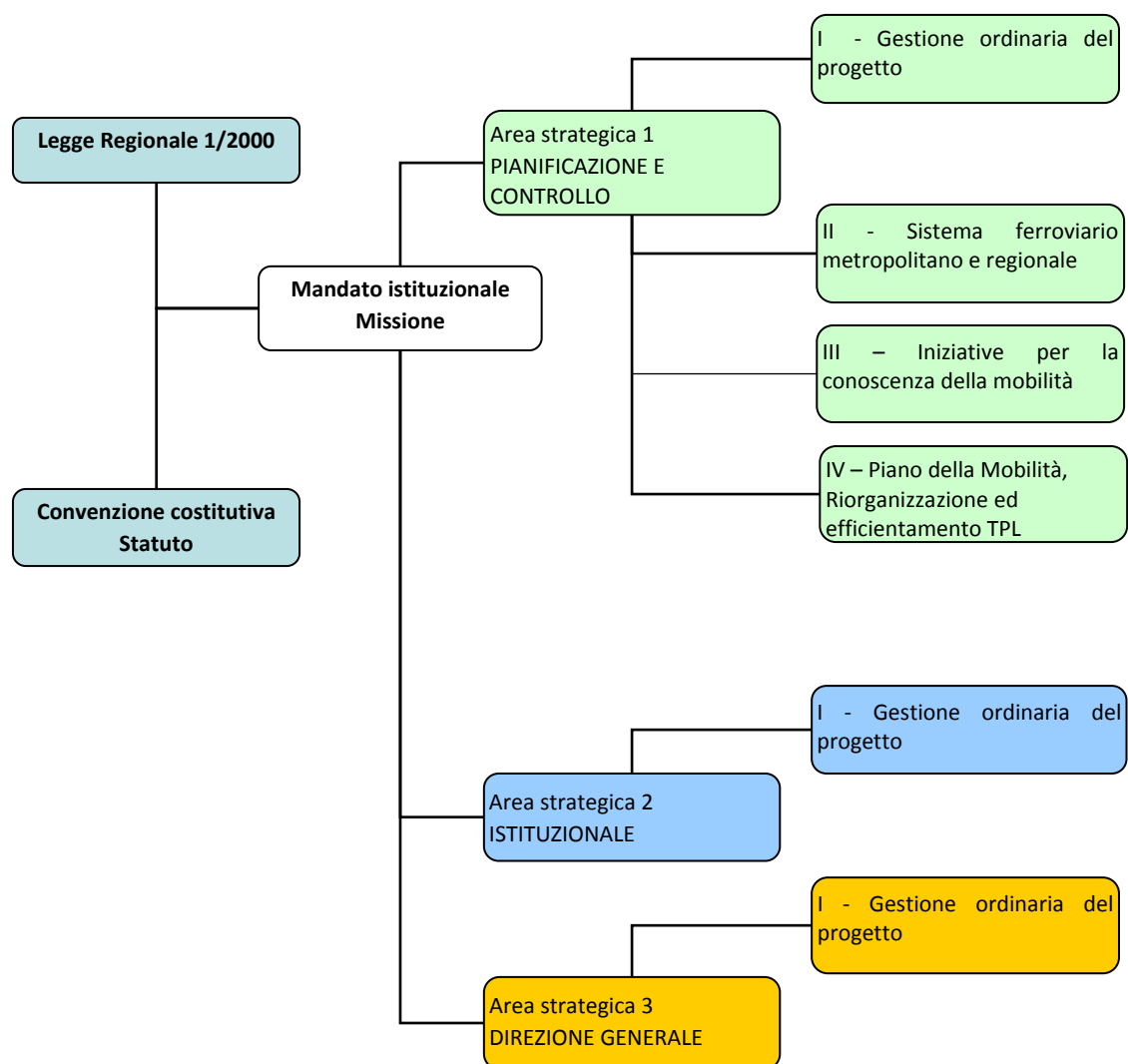




## Schema Alberi della Performance



## Schema dei progetti e degli obiettivi PEG



# **PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE**

**ANNO 2014**

***SEZIONE I. GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO***

## PROGETTO 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

OBIETTIVO DI PEG	GESTIONE ORDINARIA DEL PROGETTO
ID:	1.I
FUNZIONE:	Pianificazione del sistema della mobilità, programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, monitoraggio della mobilità e controllo efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
DESCRIZIONE:	Adempimento degli scopi statutari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno.

Le pagine della presente relazione riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Strategia e qualità, Pianificazione e Marketing e Servizi alla Mobilità, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2014, gli indicatori di risultato e gli sviluppi futuri.

Rientrano in questa descrizione la pianificazione del sistema della mobilità, la programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL, il monitoraggio della mobilità e il controllo sull'efficienza e sull'efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.

Le attività descritte sono svolte per adempiere ai compiti statutari.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Pianificazione e controllo
SERVIZI COINVOLTI	Pianificazione e Marketing (SPM)
	Servizi alla Mobilità (SAM)
	Strategia e Qualità (SSQ)
RIFERIMENTO DI BILANCIO	PEG – PARTE III – Graduatorie delle risorse finanziarie – Riassunto previsione per programma – progetto.

## SSQ Servizio Strategia e Qualità

### **Competenza SSQ1**

---

*Contribuisce ad assicurare lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni sulla qualità del sistema dei trasporti e sulle attese dei cittadini e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini dell'impiego per progettazione, controllo e comunicazione.*

#### Descrizione attività 2014

L'indagine IMQ sulla mobilità e sulla qualità dei trasporti viene effettuata dall'Agenzia con cadenza biennale o triennale.

Le serie storiche sulla mobilità e sulla qualità sono aggiornate con l'elaborazione dei dati provenienti dall'indagine IMQ 2013 estesa a tutti i residenti nella Regione Piemonte. Si veda l'**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità.**

#### Indicatore di risultato 2014

Consegna degli archivi da parte di Pragma-Scenari.

#### Ulteriori descrizioni delle attività

I risultati dell'indagine sono utilizzati per lo sviluppo di piani, progetti e per il monitoraggio della condizione di contesto del sistema da parte del servizio Pianificazione e Marketing (SPM) come descritto nel prosieguo della presente relazione.

### **Competenza SSQ2 - SSQ9**

---

*Supporta la Direzione nel formulare e riesaminare missione e politiche, e nel verificarne l'applicazione.*

*Supporta la formulazione della Relazione Previsionale e Programmatica del Bilancio di Previsione annuale e ne controlla l'applicazione.*

#### Descrizione attività 2014

Sono stati redatti i seguenti report:

- Rendiconto della gestione 2013 (marzo 2014)
- Report progetti PEG 2013 (giugno 2014)
- Piano della performance e Piano Esecutivo di gestione 2014 (febbraio 2014)
- Stato di attuazione dei programmi al 30 giugno 2014 (luglio 2014)

Indicatore di risultato 2014: 4 Rapporti

### **Competenza SSQ3-SSQ6**

*Provvede a delineare lo scenario sociale, economico, territoriale e finanziario relativo all'area di governo dell'Agenzia, e a identificare i requisiti posti dai cittadini al sistema dei trasporti.*

*Coopera con gli altri settori per la formulazione del Piano della Mobilità e dei Trasporti nonché del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, in particolare con riferimento alle istanze di qualità del servizio e agli aspetti economico-finanziari.*

Si rimanda alla Competenza SPM6-8 per la descrizione delle attività.

### **Competenza SSQ4**

*Monitora le informazioni generate con cadenza almeno mensile dalle Aziende Concessionarie relative ai titoli di viaggio venduti, ai passeggeri trasportati e agli introiti conseguenti, e predispone, sulla base degli accordi esistenti, il calcolo della suddivisione dei ricavi integrati, ai fini della valutazione dell'efficacia e dell'economicità dei servizi di competenza dell'Agenzia.*

#### Descrizione attività 2014 (1)

I Contratti di Servizio prevedono l'invio di dati su passeggeri trasportati ed introiti conseguenti.

L'Agenzia monitora i passeggeri trasportati e i ricavi da traffico sulla base delle indagini di frequentazione e dei dati trasmessi dalle Aziende di trasporto.

#### Indicatore di risultato 2014 (1)

Passeggeri trasportati

<b>Passeggeri trasportati (milioni)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77
Contratti Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	201,0	191,7
- di cui Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,63	38,75
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,02	13,58	14,48
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>186,45</b>	<b>189,67</b>	<b>193,52</b>	<b>210,11</b>	<b>218,59</b>	<b>209,93</b>

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

#### Descrizione attività 2014 (2)

Non sono ancora ratificati gli accordi che assegnano all'Agenzia l'incarico di suddividere i ricavi da titoli di viaggio integrati, con l'esclusione del biglietto integrato, il cui riparto è frutto di un Accordo tra Enti (Agenzia e Provincia di Torino) e Aziende (Trenitalia, GTT e d EXTRA.TO).

#### Indicatore di risultato 2014 (2)

Report Agenzia su andamento vendite Biglietto Integrato.

Dicembre 2014



### **Competenza SSQ5**

*Acquisisce sistematicamente informazioni per il confronto con altre aree metropolitane nazionali e/o internazionali con riferimento agli elementi di valutazione dei sistemi di governo della mobilità.*

#### **Descrizione attività 2014**

L'Agenzia è membro dell'associazione internazionale EMTA costituita tra le Autorità regolatrici dei trasporti metropolitani di molte tra le più grandi realtà urbane europee (sito web [www.emta.com](http://www.emta.com)). L'associazione è luogo di confronto tra le Autorità del trasporto pubblico delle principali città metropolitane europee per le conoscenze e le buone pratiche sulla mobilità e sul trasporto pubblico locale.

Nel corso del 2014 sono continuate alcune attività specifiche nel quadro della partecipazione all'associazione EMTA. Nel 2014 l'Agenzia ha svolto le seguenti attività:

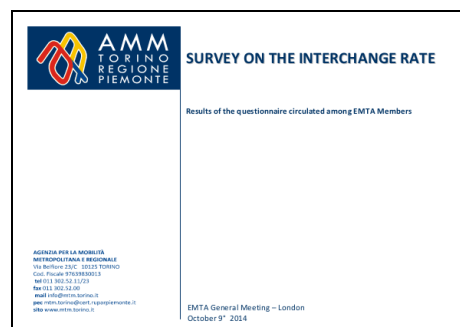
- Barometer 2013: Con riferimento alla competenza SSQ5 assume rilevanza il documento "EMTA Barometer" ove sono posti a confronto i principali indicatori delle aree metropolitane aderenti all'associazione. Nel mese di settembre 2014 EMTA ha avviato la fase di richiesta dei dati ai membri dell'Associazione. Nel mese di novembre 2014 l'Agenzia ha trasmesso a EMTA i dati relativi all'area metropolitana torinese
- Questionari per la raccolta dati tra i membri dell'Associazione: nel corso del 2014 l'Agenzia ha chiesto ai membri EMTA di contribuire ad una ricerca sul tasso di trasbordo nelle rispettive aree metropolitane. I risultati di questa ricerca sono stati presentati nel corso dell'EMTA General Meeting del 9 ottobre 2014 presso la sede di TFL (Transport for London).

#### **Indicatore di risultato 2014**

Survey on the interchange rate

(Ricerca su tasso di trasbordo)

Ottobre 2014





### **Competenza SSQ7**

---

*Definisce, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione gli standard di qualità da inserire nei Contratti di Servizio (metriche, livelli, modalità di controllo).*

I Contratti di servizio ferroviari prevedono standard minimi di qualità del servizio, condivisi con gli esercenti già nella fase di predisposizione avvenuta nella precedente annualità.

Viene monitorato mensilmente l'andamento degli indici di:

- puntualità di sistema dei treni in arrivo entro 5' dall'orario programmato (per tutti i treni circolati)
- puntualità delle ore di punta dei treni in arrivo entro 5' dall'orario programmato (per i treni circolati nelle ore di punta, dal lunedì al venerdì)
- affidabilità, dato dal rapporto fra i treni circolati ed i treni programmati.

L'Analisi degli indici ha rilevanza contrattuale con la determinazione di penali, nel caso di mancato raggiungimento degli standard minimi previsti, ovvero di premi, nel caso di performance di qualità.

Attraverso il monitoraggio sistematico del servizio ferroviario da parte di un'impresa terza, incaricata dalla Regione Piemonte, nel corso del 2014 sono stati misurati anche particolari fattori a bordo dei rotabili quali pulizia, utilizzo dei servizi igienici, funzionamento delle porte, degli impianti di riscaldamento e di raffrescamento dell'aria, di comunicazione con l'utenza. Anche in questo caso il Contratto di Servizio prevede penali o premi in funzione della quantità di inefficienze rilevate o, viceversa, di particolare qualità.

Per quanto riguarda il servizio extraurbano gli standard di puntualità ed affidabilità vengono monitorati attraverso il sistema OTX, come più diffusamente trattato alla Competenza SAM5 (Servizi alla Mobilità).

### **Competenza SSQ8**

---

*Supporta la formulazione della Carta dei Servizi del sistema dei trasporti governato dall'Agenzia.*

Le attività vengono svolte nell'ambito del Comitato Tecnico di gestione, ove già insediato, oppure in apposite Commissioni con la partecipazione delle Associazioni di consumatori e il Concessionario del servizio, ove previste. Nel 2014 l'Agenzia ha preso parte agli incontri con il Concessionario del Contratto urbano e suburbano e le Associazioni di Consumatori per la definizione di indagini sulla soddisfazione dell'utenza e per le modalità di indennizzo di natura compensativa al consumatore (in base ai ritardi sulla rete di superficie urbana e suburbana) previste dalla Carta della Mobilità GTT.

### **Competenza SSQ10**

---

*Sviluppa e gestisce il sistema qualità dell'organizzazione, compresa la parte di interfacciamento con il sistema gestionale delle Aziende Contraenti; provvede inoltre agli adempimenti occorrenti alla certificazione dell'Agenzia secondo la norma ISO 9001 e agli sviluppi del sistema*

*gestionale verso modelli di eccellenza (ISO 9004, schema EFQM), includendovi la gestione della sede.*

#### Descrizione attività 2014

Nel corso del 2014 sono continuate la redazione e l'implementazione di procedure interne, nel campo del trattamento dei dati di frequentazione (procedure per il clearing, la trasformazione e il caricamento nei database), nell'aggiornamento del protocollo e della gestione documentale, nella pubblicazione dei documenti nel portale web della intranet. Tali attività sono volte a perseguire l'obiettivo di un sistema di qualità aziendale, seppure per il momento in assenza di un percorso di certificazione ufficiale.

#### Indicatore di risultato

Aggiornamento operatività ordinaria.

#### **Competenza SSQ11**

---

*Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto, e ne progetta integrazioni e varianti.*

Per quanto riguarda le valutazioni sul sistema tariffario, l'Agenzia sta monitorando l'andamento delle vendite del Biglietto Integrato Metropolitano. Detta attività viene svolta in coordinamento con il Servizio Pianificazione e Marketing ed è trattata più diffusamente alla Competenza SPM3 (Pianificazione e Marketing).

## SPM Servizio Pianificazione e Marketing

### **Competenza SPM1-SPM2**

---

*Assicura lo sviluppo, l'aggiornamento e l'analisi delle informazioni su mobilità, sistema dei trasporti e ambiente e il loro mantenimento in strutture di dati ai fini del loro impiego per progettazione, controllo e comunicazione.*

*Progetta e cura la realizzazione di indagini, conteggi e rilevamenti sulla mobilità delle persone, sulla qualità dei trasporti, sull'uso dei modi (frequentazione delle linee di trasporto pubblico, flussi veicolari), sulla fruizione di biglietti e abbonamenti del trasporto pubblico locale e dei parcheggi.*

#### Descrizione attività 2014

##### *INDAGINE SULLA MOBILITÀ E SULLA QUALITÀ - IMQ2013*

Nel 2014 è proseguito il lavoro sull'indagine IMQ2013. L'Agenzia ha effettuato le attività di controllo completezza e correttezza dei dati raccolti dall'Azienda affidataria durante il *field* di indagine.

Per una trattazione più esaustiva si veda l'**Obiettivo PEG 1.III – Iniziative per la conoscenza della mobilità**.

##### *RILEVAZIONE DELLA FREQUENTAZIONE SUI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO*

Per quanto concerne la frequentazione dei trasporti pubblici delegati all'Agenzia, continua l'attività di raccolta e la sistematizzazione su supporto informatico delle informazioni disponibili sull'uso dei servizi e delle differenti linee da parte dei passeggeri.

#### Indicatore di risultato 2014

I dati relativi ai passeggeri trasportati, fondamentali per valutare l'efficacia dei servizi, non sono rilevati ad oggi dall'Agenzia. Essi vengono invece raccolti dai gestori dei servizi stessi e forniti all'Agenzia nei limiti di quanto previsto dai contratti di servizio.

Le modalità di fornitura dei dati sono (fatte salve alcune discontinuità e/o incompletezze nella trasmissione dei dati):

- servizi ferroviari gestiti da Trenitalia: carichi medi per treno tre volte all'anno (marzo, luglio e novembre);
- servizi extraurbani e ferro GTT: saliti e discesi per fermata/stazione due volte all'anno (luglio e novembre);

servizi urbani: occasionalmente su richiesta, in base alle esigenze conoscitive della programmazione dei servizi.

#### **Servizi ferroviari**

Le frequentazioni sono pubblicate da Trenitalia per “Quadro orario”. I passeggeri dei quadri orario comprendono tutti i saliti e discesi dei treni indicati nei rispettivi quadri dell’orario ufficiale. Per comodità di lettura è stata riportata l’icona della linea sfm i cui treni sono elencati nel quadro orario.

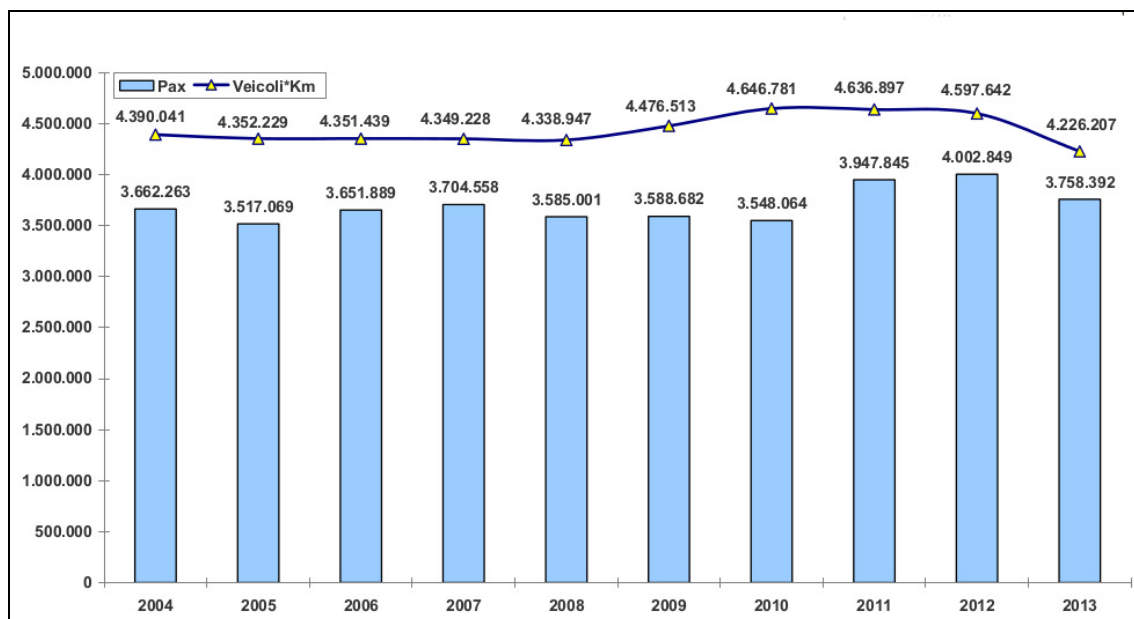
Quadro Orario per Trenitalia, Linea per GTT	Linea SFM	Passeggeri annui			Passeggeri-km annui			Note
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	
Linea GTT	<b>sfm 1</b> Canavesana (compresa TO - Chieri)	2.258.942	2.523.987	2.673.947	54.214.608	60.575.688	64.174.728	Fonte GTT intera tratta – passeggeri*Km: percorrenza media di 24 Km
102a+102b+113a	<b>sfm 2</b> Pinerolo – Chivasso (+TO - Ivrea)	3.413.805	3.260.854	3.490.646	94.989.898	92.328.087	104.916.794	
10 – 101	<b>sfm 3</b> Torino – Susa / Bardonecchia	4.528.011	4.980.916	4.659.725	135.898.133	157.489.145	143.021.404	
115a	<b>sfm 4</b> Torino – Carmagnola – Bra	639.571	605.777	1.513.642	14.290.730	13.362.554	41.301.505	Nel 2011 e 2012 comprendeva solo i Pkm della tratta Carmagnola-Bra
Linea GTT	<b>sfm A</b> Torino – Ceres	2.179.058	2.205.013	2.139.821	52.297.392	52.920.312	51.355.704	Fonte GTT – passeggeri*Km: percorrenza media di 24 km
<b>TOTALE</b>		<b>13.019.387</b>	<b>13.576.547</b>	<b>14.477.782</b>	<b>351.690.760</b>	<b>376.675.786</b>	<b>404.770.135</b>	
<b>INCREMENTI RISPETTO AL 2011</b>			<b>4%</b>	<b>11%</b>		<b>7%</b>	<b>15%</b>	

Per quanto riguarda il 2014, l’Agenzia ha condotto una propria indagine di frequentazione nel mese di novembre, incaricando una Ditta specializzata nella rilevazione.

Si rimanda all’**Obiettivo 1. Il Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale - Attività 3** per la descrizione.

### Servizi automobilistici su gomma – linee ordinarie

La figura che segue mostra l’andamento della frequentazione dei servizi extraurbani di competenza dell’Agenzia per il periodo 2004-2013. I dati relativi alle due campagne di rilevazione del 2014 (luglio e novembre) sono ad oggi in fase di raccolta ed elaborazione.



**Figura 1 - Frequentazione dei servizi extraurbani**

Il documento con l'aggiornamento delle frequentazioni al 2013 per i servizi extraurbani è stato redatto nel giugno 2014. Esso riporta la serie storica delle frequentazioni delle linee extraurbane di competenza dell'Agenzia per il periodo 2004-2013.

Servizio di autobus extraurbani

10 anni di servizio extraurbano

Andamento frequentazioni 2004 - 2013

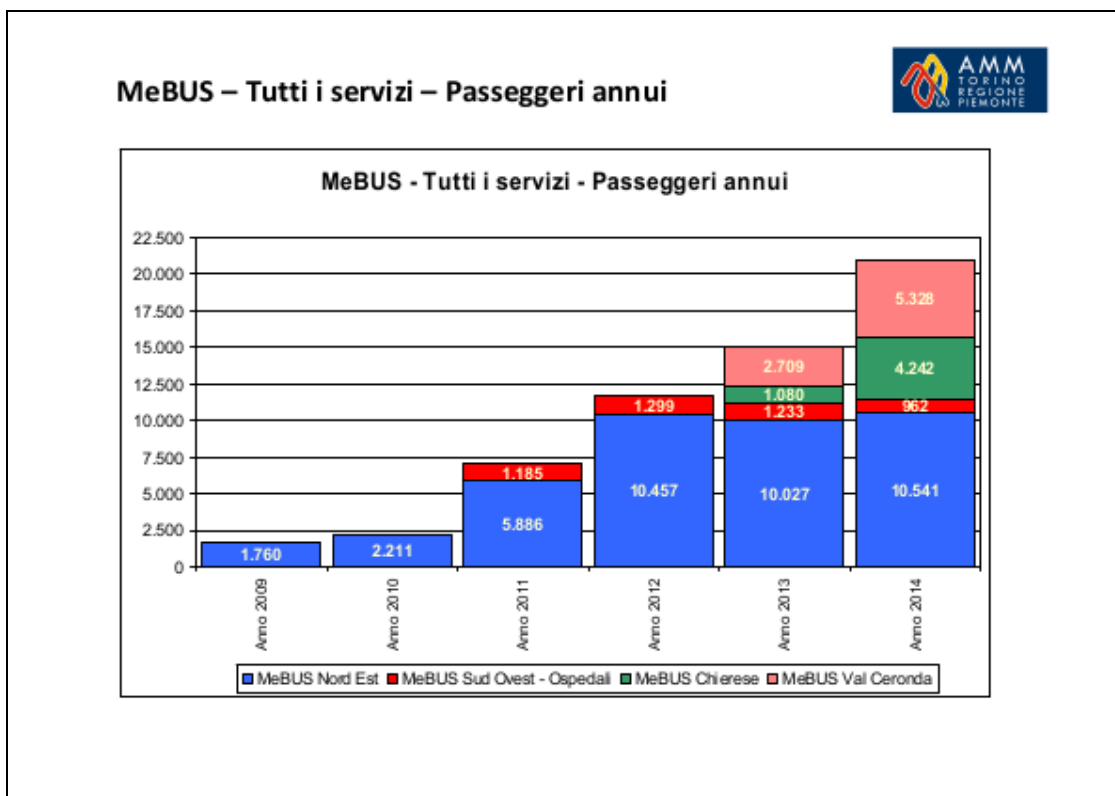
Giugno 2014



Ulteriori passi avanti si potranno avere con l'adozione di sistemi conta-passeggeri automatici e grazie all'integrazione degli apparati di bordo OTX con le obliterate del sistema BIP.

### Servizi a chiamata extraurbani

Per quanto riguarda i servizi a chiamata "MeBUS", i dati di frequentazione vengono trasmessi mensilmente dalle Aziende esercenti, pertanto è possibile fornire il numero di passeggeri trasportati aggiornato a tutto il 2014.



**Figura 2- Frequentazione dei servizi a chiamata**

I dati di frequentazione e gli indicatori di offerta sono stati elaborati in un apposito documento di sintesi, pubblicato anche sul sito [www.mebus.it](http://www.mebus.it) nella sezione “Il Progetto”.

Frequentazione dei bus a chiamata

31 dicembre 2014



### Servizio notturno

La frequentazione del servizio notturno è stata continuamente monitorata, i dati pervenuti da GTT sono stati gestiti su un archivio elettronico dedicato.

Dal 22/06/2013 al 22/06/2014 la rete notturna ha trasportato complessivamente 372.378 passeggeri con un aumento del 25% rispetto al periodo confrontabile del 2012/2013 e di circa il 180% rispetto al periodo confrontabile del 2008/2009 (primo anno intero di servizio).

Nello stesso periodo ci sono stati giorni di servizio in più sia rispetto al periodo confrontabile del 2012/2013 (+6), sia rispetto al periodo confrontabile del 2008/2009 (+5). Le corse in più sono state rispettivamente 264 e 859 in più.

Conseguentemente gli aumenti percentuali dei passeggeri/notte e dei passeggeri/corsa risultano più contenuti.

Va ricordato che, a partire dal 22/06/2013, la linea StarNoCar è stata soppressa.

			NightBUSTER					StarNotte / StarNoCar		Tot ale	
dal	al	n° notti di servizio	n° corse/anno	n° corse/notte	pax/anno	pax/notte	pax/corsa	pax/anno	pax/notte	pax/anno	pax/notte
28-giu-08	24-giu-09	111	11.213	101,0	132.293	1.192	12	10.130	91	142.423	1.283
27-giu-09	24-giu-10	108	10.966	101,5	183.322	1.697	17	2.353	22	185.675	1.719
26-giu-10	19-giu-11	108	11.519	106,7	234.835	2.174	20	4.345	40	239.180	2.215
25-giu-11	17-giu-12	110	11.813	107,4	286.870	2.608	24	3.780	34	290.650	2.642
24-giu-12	16-giu-13	110	11.808	107,3	297.863	2.708	25	2.025	18	299.888	2.726
22-giu-13	22-giu-14	116	12.072	104,1	372.378	3.210	31			372.378	3.210
delta 2013/14-2012/13		6	264	-3,3	74.515	502	6	-2.025	-18	72.490	484
delta 2013/14-2008/09		5	859	3,1	240.085	2.018	19	-10.130	-91	229.955	1.927
delta% 2013/14-2012/13		5,5%	2,2%	-3,1%	25,0%	18,6%	22,3%	-100,0%	-100,0%	24,2%	17,8%
delta% 2013/14-2008/09		4,5%	7,7%	3,0%	181,5%	169,3%	161,5%	-100,0%	-100,0%	161,5%	150,2%

La figura che segue riporta l'andamento della frequentazione complessiva della rete notturna (escluse linee Star Notte e StarNoCar) aggiornato al 22-06-2014.

In particolare si riporta l'andamento del valore medio<sup>13</sup> dell'utenza per notte calcolato su base annua mobile (per ogni giorno il valore è dato dalla media dei valori giornalieri del periodo di 365 giorni consecutivi, o 366 se il periodo comprende il 29 febbraio, che termina con il giorno stesso).

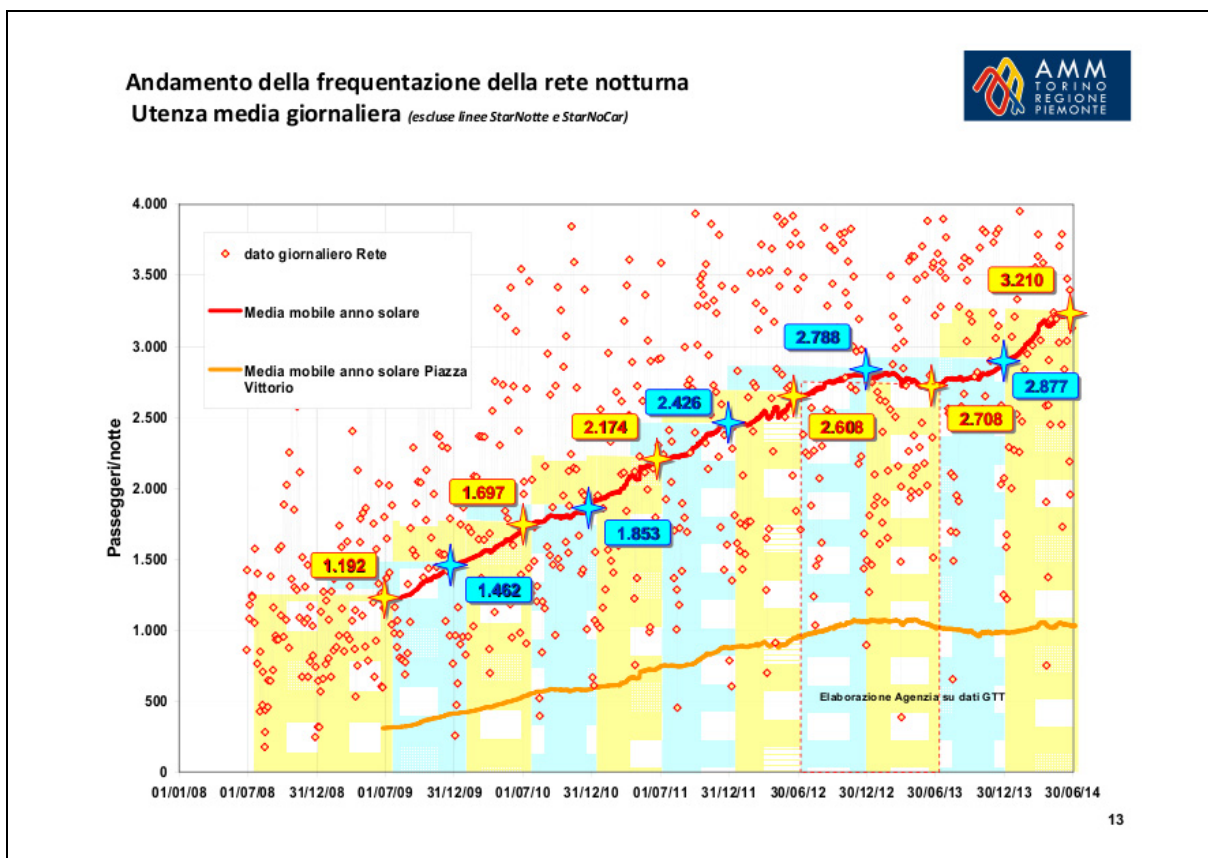
Nella figura sono riportati gli andamenti relativi al valore medio dell'utenza per notte

- complessiva delle linee, come rilevata dai guidatori,
- in partenza da Piazza Vittorio Veneto come rilevata dal personale a terra.

I valori evidenziati in giallo si riferiscono ai periodi compresi tra l'inizio (nel giugno dell'anno "n") del servizio estivo, esteso ai comuni di cintura, e la fine (nel giugno dell'anno "n+1") del servizio invernale confinato in Torino. I valori evidenziati in azzurro si riferiscono ad un anno solare, dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Si osserva che il valore dell'utenza media per notte ha continuato a crescere fino a domenica 10 marzo 2013, quando ha raggiunto un massimo relativo di oltre 2800 passeggeri/notte, per poi scendere ad un minimo relativo di meno di 2700 passeggeri/notte in corrispondenza del 24 giugno 2013 (notte tra il 23 ed il 24). Dopo tale data l'andamento ha ripreso la tendenza all'aumento fino al massimo assoluto di oltre 3.200 passeggeri/notte raggiunto il 15 giugno 2014.

<sup>13</sup> Nel valore medio vengono smorzate le variazioni dovute al diverso numero di notti nelle quali viene effettuato il servizio. Il numero di venerdì e di giorni prefestivi varia infatti da un anno all'altro, come pure varia il numero di eventi speciali (es. notti bianche) in occasione dei quali viene effettuato il servizio.



**Figura 3 - Rete Notturna: andamento della frequentazione**

In un apposito documento è riportata una analisi dettagliata per linea.

#### Frequentazione della Rete Notturna

Anni 2009-2014

16 luglio 2014



A partire dal 23 giugno e fino al 14 settembre 2014 è stata riproposta l'estensione estiva della Rete Notturna mantenendo lo schema di prolungamento adottato nel 2011.

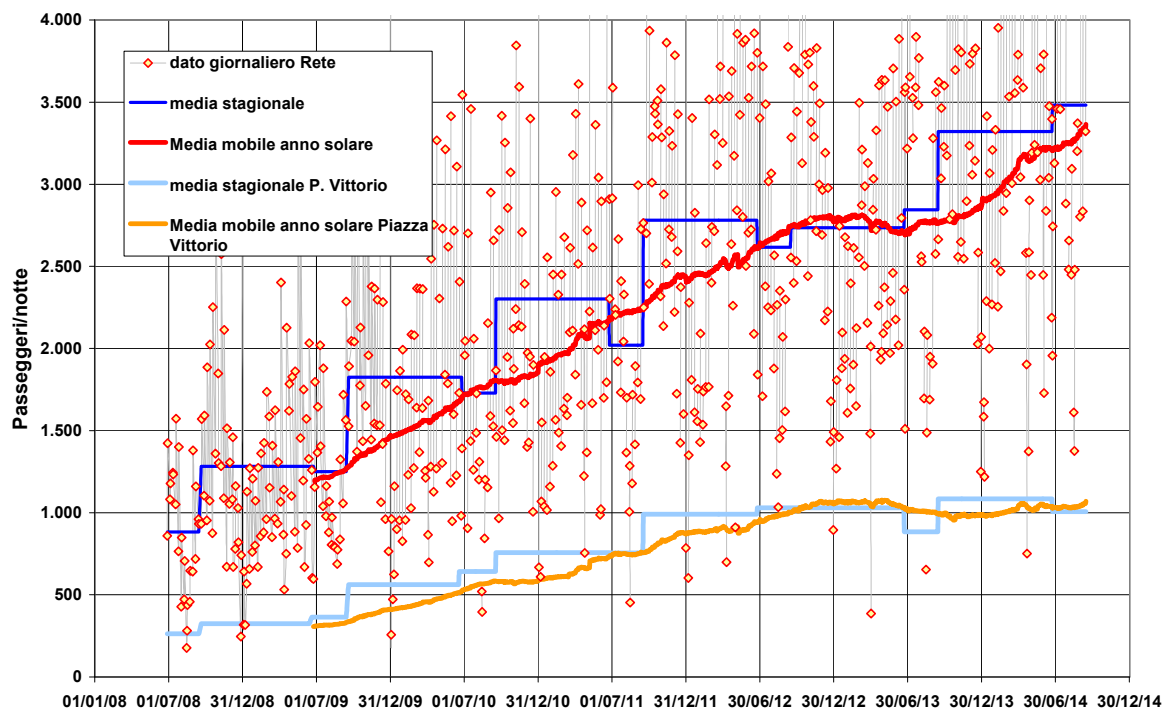
Nell'estate 2014, dal 23-06-2014 al 14-09-2014, la rete notturna NightBUSTer ha trasportato complessivamente 94.000 passeggeri con un aumento di oltre il 20% rispetto all'estate 2013 e di oltre il 300% rispetto all'estate 2008(1) (prima estate di servizio).

Nell'estate 2014 il servizio è stato esercito per 27 notti come nell'estate 2013 (2 notti in più rispetto all'estate 2008); sono stati impiegati 5 veicoli in più (+29%) per notte rispetto all'estate 2013 e 12 veicoli in più (+120%) per notte rispetto all'estate 2008.

Conseguentemente l'aumento percentuale, rispetto all'estate 2008, del numero medio dei passeggeri/notte per veicolo impiegato risulta più contenuto (+80% circa).



		NightBUSter								StarN/Spec. S.Salvario		Totale	
dal	al	n° notti di servizio	n° corse/estate	n° corse /notte estiva	pax/estate	pax/notte estiva	pax/corsa estiva	n° veicoli in servizio	pax/notte /veicolo	pax/estate	pax/notte estiva	pax/estate	pax/notte estiva
28-giu-08	14-set-08	25	2.500	100,0	22.049	882	8,8	10	88,2	1363	54,5	23.412	936
27-giu-09	13-set-09	24	2.424	101,0	30.007	1.250	12,4	11	113,7	724	30,2	30.731	1.280
19-giu-10	12-set-10	27	3.142	116,4	46.597	1.726	14,8	16	107,9	983	35,4	47.580	1.761
25-giu-11	11-set-11	25	3.200	128,0	50.483	2.019	15,8	21	96,2	992	39,7	51.475	2.059
24-giu-12	09-set-12	25	3.208	128,3	65.387	2.615	20,4	21	124,5	487	19,5	65.874	2.635
22-giu-13	08-set-13	27	3.052	113,0	76.799	2.844	25,2	17	167,3			76.799	2.844
23-giu-14	14-set-14	27	3.780	140,0	93.999	3.481	24,9	22	158,2	2423	89,7	96.422	3.571
delta 2014-2013		0	728	27	17.200	637	-0,3	5	-9,1			19.623	727
delta 2014-2008		2	1.280	40	71.950	2.599	16	12	70,1	1.060	35,2	73.010	2.635
delta% 2014-2013		0,0%	23,9%	23,9%	22,4%	22,4%	-1,2%	29,4%	-5,4%			25,6%	25,6%
delta% 2014-2008		8,0%	51,2%	40,0%	326,3%	294,7%	182,0%	120,0%	77,4%	77,8%	64,6%	311,8%	281,3%



**Figura 4 - Andamento della frequentazione della rete notturna. Utenza media stagionale (escluse linee StarNotte e StarNoCar)**

I risultati della frequentazione del servizio sono riportati in un apposito documento.

Il Servizio Notturmo nel periodo estivo 2014

24 ottobre 2014



**Il Servizio Notturmo nel periodo estivo 2014**

AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA E REGIONALE  
Via Benfante 23/C - 10125 TORINO  
Cod. Fiscale 97939830013  
Tel 011 302.52.11/23  
Fax 011 302.52.00  
email info@amm.torino.it  
per info: info@amm.torino.it  
www.amm.torino.it

VERSIONE: 1.0  
DATA: 24 OTTOBRE 2014

### Competenza SPM3

Provvede alle valutazioni di sviluppo del sistema tariffario, particolarmente in funzione dell'integrazione dei diversi sistemi di trasporto, e ne progetta integrazioni e varianti.

#### Descrizione attività 2014 e indicatore risultato

#### **Biglietto integrato metropolitano**

Il 14 ottobre 2013 il Biglietto Integrato è stato ufficialmente presentato con una conferenza stampa e dal giorno successivo è iniziata la commercializzazione nelle rivendite GTT e Trenitalia.

In sintesi, le caratteristiche dell'offerta di biglietti integrati comprende:

- un biglietto urbano (BIM U) per gli spostamenti integrati all'interno del comune di Torino;
- due biglietti di area metropolitana (BIM 3 per le zone U + A del sistema Formula) e BIM 4 (per le zone U + A + la seconda corona B,F,L,O,R del sistema Formula).

Quanto alle modalità di utilizzo il BIM consente di:

- utilizzare i servizi della rete di superficie urbana e suburbana di Torino effettuati da GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito del servizio di trasporto in metropolitana di GTT;
- effettuare una corsa nell'ambito dei servizi ferroviari di Trenitalia e GTT.

Nel mese di aprile 2015 le Aziende hanno presentato i dati di vendita del Biglietto Integrato aggiornati a tutto il mese di dicembre 2014. Nel periodo intercorrente tra il 14 ottobre 2013 e il mese di dicembre 2014 sono stati venduti 390 mila biglietti integrati per un introito complessivo di € 1 milione 051 mila IVA inclusa come dettagliato nella tabella sottostante.

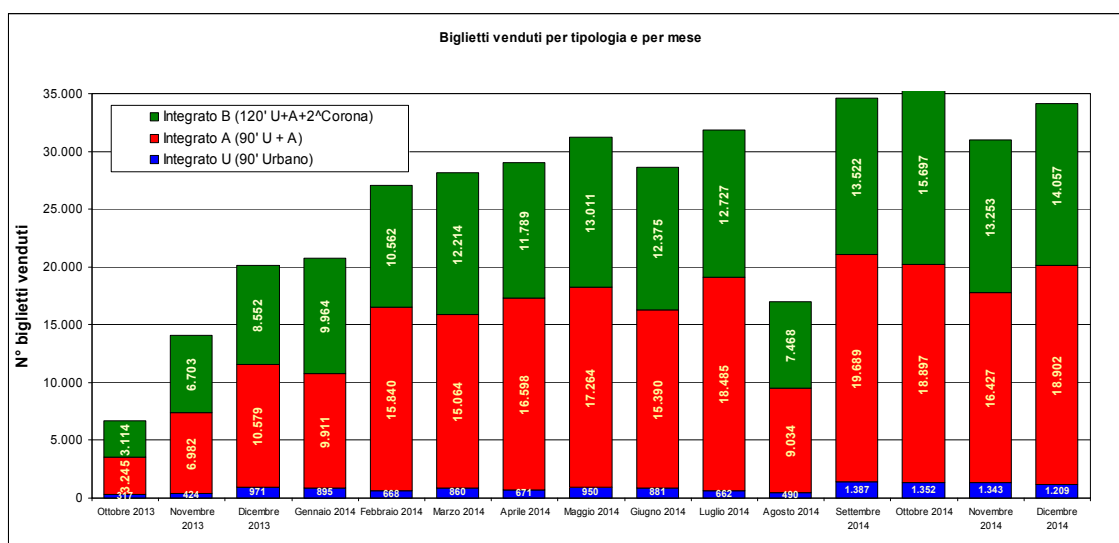
	Biglietti venduti per tipologia e per mese				Introiti IVA inclusa			
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE BIGLIETTI VENDUTI	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE RICAVI DI VENDITA
Ottobre 2013	317	3.245	3.114	6.676	€ 634,00	€ 8.112,50	€ 9.342,00	€ 18.088,50
Novembre 2013	424	6.982	6.703	14.109	€ 848,00	€ 17.455,00	€ 20.109,00	€ 38.412,00
Dicembre 2013	971	10.579	8.552	20.102	€ 1.942,00	€ 26.447,50	€ 25.656,00	€ 54.045,50
Gennaio 2014	895	9.911	9.964	20.770	€ 1.790,00	€ 24.777,50	€ 29.892,00	€ 56.459,50
Febbraio 2014	668	15.840	10.562	27.070	€ 1.336,00	€ 39.600,00	€ 31.686,00	€ 72.622,00
Marzo 2014	860	15.064	12.214	28.138	€ 1.720,00	€ 37.660,00	€ 36.642,00	€ 76.022,00
Aprile 2014	671	16.598	11.789	29.058	€ 1.342,00	€ 41.495,00	€ 35.367,00	€ 78.204,00
Maggio 2014	950	17.264	13.011	31.225	€ 1.900,00	€ 43.160,00	€ 39.033,00	€ 84.093,00
Giugno 2014	881	15.390	12.375	28.646	€ 1.762,00	€ 38.475,00	€ 37.125,00	€ 77.362,00
Luglio 2014	662	18.485	12.727	31.874	€ 1.324,00	€ 46.212,50	€ 38.181,00	€ 85.717,50
Agosto 2014	490	9.034	7.468	16.992	€ 980,00	€ 22.585,00	€ 22.404,00	€ 45.969,00
Settembre 2014	1.387	19.689	13.522	34.598	€ 2.774,00	€ 49.222,50	€ 40.566,00	€ 92.562,50
Ottobre 2014	1.352	18.897	15.697	35.946	€ 2.704,00	€ 47.242,50	€ 47.091,00	€ 97.037,50
Novembre 2014	1.343	16.427	13.253	31.023	€ 2.686,00	€ 41.067,50	€ 39.759,00	€ 83.512,50
Dicembre 2014	1.209	18.902	14.057	34.168	€ 2.418,00	€ 47.255,00	€ 42.171,00	€ 91.844,00
TOTALE	13.080	212.307	165.008	390.395	€ 26.160,00	€ 530.767,50	€ 495.024,00	€ 1.051.951,50

Nel modello di ripiano si era ipotizzato che il 20% dei passeggeri occasionali con biglietto avrebbero utilizzato il biglietto integrato per i loro spostamenti con il treno e la rete urbana/suburbana.

In termini assoluti, rispetto alle ipotesi assunte con il modello di ripiano, che adottava una quota del 20% di viaggi multimodali degli utenti con biglietto di corsa semplice e di conseguenza le vendite medie mensili in 46 mila biglietti, si sono venduti mediamente nell'orizzonte temporale annuale previsto dalla sperimentazione (periodo ottobre 2013 - settembre 2014) 24 mila biglietti/mese. Bisogna sottolineare che la quota del 20% era stata fissata prudenzialmente elevata al fine di garantire un margine di copertura finanziaria all'iniziativa anche nel caso di un successo inaspettato, evitando di dover sospendere l'iniziativa prima dell'anno per assenza di risorse.

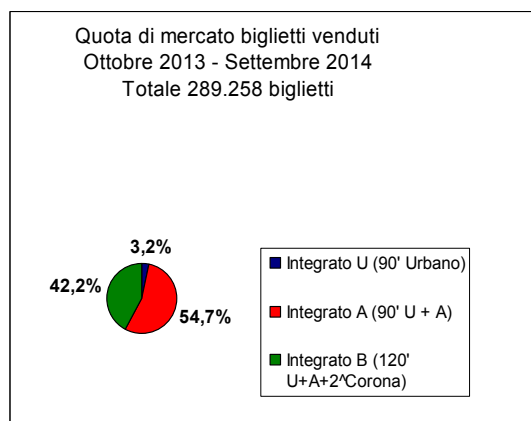
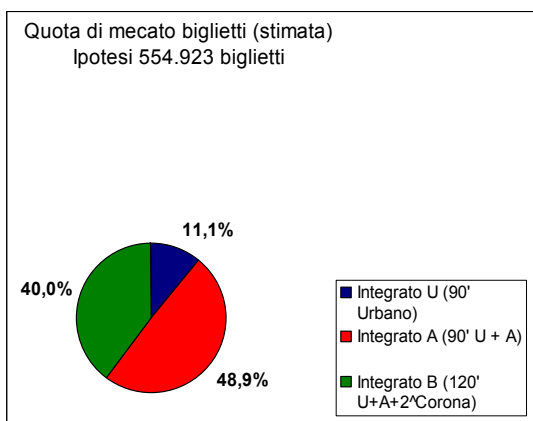
	Integrato U (90' Urbano)	Integrato A (90' U + A)	Integrato B (120' U+A+2^Corona)	TOTALE
<b>MEDIA MENSILE BIGLIETTI VENDUTI (periodo Ott.2013-Sett.2014)</b>	<b>765</b>	<b>13.173</b>	<b>10.167</b>	<b>24.105</b>
<b>Quota di mercato effettiva</b>	<b>3,2%</b>	<b>54,7%</b>	<b>42,2%</b>	<b>100,0%</b>
<b>MEDIA MENSILE STIMATA DAL MODELLO DI RIPIANO</b>	<b>5.144</b>	<b>22.616</b>	<b>18.483</b>	<b>46.244</b>
<b>Quota di mercato stimata dal modello</b>	<b>11,1%</b>	<b>48,9%</b>	<b>40,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Scostamento tra previsioni e venduto</b>	<b>- 4.380</b>	<b>- 9.443</b>	<b>- 8.316</b>	<b>- 22.139</b>
<b>Scostamento quote di mercato modello/venduto (punti %)</b>	<b>-8,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,0%</b>

L'andamento delle vendite si presenta crescente. Il grafico sotto riportato mostra l'andamento delle vendite mese per mese.



**Figura 5- Andamento delle vendite del Biglietto Integrato**

Analizzando il periodo annuale da ottobre 2013 a settembre 2014, gli scostamenti tra le quote percentuali dei singoli biglietti ipotizzate dal modello e le vendite effettive sono contenuti: la quota del biglietto integrato urbano è di 8 punti percentuali più bassa delle previsioni, il biglietto integrato A registra 5,7 punti percentuali di vendite in più e il biglietto Integrato B registra 2,2 punti percentuali di vendite in più.



Date le vendite inferiori alle previsioni (390 mila biglietti da ottobre 2013 a dicembre 2014 rendicontati contro 544 mila biglietti previsti dal modello per il periodo di sperimentazione annuale) è stato possibile estendere la validità della sperimentazione oltre l'anno solare che era stato ipotizzato con l'Accordo tra Enti e Aziende.

Nell'ipotesi di un volume di vendite futuro pari alla media mensile dei mesi commercialmente più significativi (da gennaio a giugno e da settembre a dicembre 2014), per un volume di 30.064 biglietti venduti/mese la somma stanziata a ripiano di € 528.308 IVA inclusa garantirà una copertura finanziaria dell'iniziativa fino a tutto giugno 2015.

#### **Competenza SPM4**

*Effettua analisi economiche e finanziarie (comprese le analisi benefici costi) di sistemi, progetti, investimenti, iniziative di sviluppo; nonché di costo di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.*

##### Descrizione attività 2014 - 1

A seguito delle valutazioni condotte dalla Regione Piemonte in merito ai criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti destinato ai servizi urbani ed extraurbani, l'Agenzia effettua, anno per anno, un'analisi di dettaglio del rapporto Ricavi/Costi relativo ai servizi di propria competenza. Vengono utilizzate le varie fonti informative disponibili (Conto Nazionale Trasporti, modulistica fornita dalle Aziende di trasporto nel quadro degli obblighi contrattuali) a partire dalle quali l'Agenzia rileva il rapporto Ricavi/Costi per ogni singolo Contratto di Servizio incorporando i costi di infrastruttura. Tale metodologia si applica ai dati economici dei contratti di propria competenza per pervenire al calcolo del rapporto Ricavi/Costi per contratto e complessivo.

##### Indicatore di risultato 2014 - 1

Tabelle con il rapporto Ricavi / Costi per contratto.

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	49,2%

Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%	37,0%	37,2%
Contratti ferroviari	n/d	27,4%	27,6%	23,0%	21,2%	23,8%
TOTALE CONTRATTI AGENZIA (con M1)		30,2%	30,7%	32,1%	35,0%	35,6%

#### Descrizione attività 2014 - 2

L'Agenzia ha partecipato attivamente agli incontri tenutisi a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale. Durante questi incontri sono stati definiti i criteri per la raccolta dei dati di offerta e domanda dei servizi di TPL da utilizzare per il riparto del Fondo Nazionale Trasporti.

#### Indicatore di risultato 2014 - 2

Osservatorio TPL

Guida all'interpretazione delle schede

Una chiave di lettura

Roma, marzo 2014



### **Competenza SPM5**

*Sviluppa, applica ed aggiorna i metodi e gli strumenti di calcolo per la simulazione, proiezione, valutazione ed analisi dei sistemi di trasporto (trasporto pubblico e auto).*

#### Descrizione attività 2014 - 1

Nel 2014 il Politecnico di Torino ha presentato uno studio sulla riorganizzazione della rete urbana e suburbana elaborato su incarico di GTT. L'Agenzia ha effettuato valutazioni in merito ai tracciati delle linee.

#### Indicatore di risultato 2014 - 1

Si veda il documento citato all'Obiettivo PEG **1.IV Riorganizzazione ed efficientamento TPL**.

#### Descrizione attività 2014 - 2

Nel primo semestre 2014 l'Agenzia ha prodotto un documento destinato a fornire elementi di valutazione per la progettazione della Stazione di Orbassano San Luigi da realizzare conformemente a quanto previsto dall'Accordo di Programma tra Regione Piemonte, Provincia

di Torino, Comune di Grugliasco, Comune di Orbassano, con la sottoscrizione per adesione di R.F.I. S.p.A. e T.R.M. S.p.A. per l'attuazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attivazione della futura linea del Sistema Ferroviario Metropolitano denominata sfm5.

#### Indicatore di risultato 2014 - 2

Stima della frequentazione della futura stazione ferroviaria Orbassano San Luigi e considerazioni sul nodo di interscambio

16 luglio 2014



#### **Competenza SPM6 – SPM8**

*Predisporre, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione, il Piano della Mobilità e dei Trasporti che esprime gli indirizzi e le politiche dell'Agenzia con riferimento alla mobilità, al governo dell'uso dei modi, agli assetti delle reti infrastrutturali e dei servizi, alle politiche tariffarie, alla sostenibilità economica e ambientale del sistema dei trasporti di competenza dell'Agenzia.*

*Predisporre, in cooperazione con gli altri settori dell'area di Pianificazione, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale che definisce gli obiettivi, le linee di sviluppo del sistema di trasporto pubblico (in termini quantitativi, prestazionali e qualitativi) le risorse da destinare a esercizio e ad investimenti in infrastrutture, materiale rotabile, tecnologie di controllo.*

#### Descrizione attività 2014 -1

A seguito del mutato quadro economico intervenuto dal 2011 in poi, le attività previste per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM) hanno subito un inevitabile rallentamento e nel 2012 si è avviato un Piano di Riorganizzazione ed efficientamento della rete TPL in conseguenza della riduzione del quadro delle risorse regionali disponibili, come meglio specificato nella Parte 2 all'**Obiettivo PEG 1.IV Riorganizzazione ed efficientamento TPL**.

Nel corso del 2014 è proseguita l'attuazione del Piano di Riordino del servizio urbano e suburbano anche per sfruttare al meglio le nuove potenzialità offerte dall'apertura della nuova stazione di Torino Porta Susa e quelle offerte dall'avvio del Servizio Ferroviario Metropolitano, sia in ambito urbano (nodi di Stura, Lingotto e Rebaudengo) sia lungo le direttrici ferroviarie afferenti al Nodo di Torino.

#### Descrizione attività 2014 -2

Nell'ambito della redazione del Piano Strategico dell'area metropolitana torinese coordinato da Torino Strategica l'Agenzia ha partecipato al tavolo di confronto con gli altri portatori di

interesse al fine di delineare lo scenario di sviluppo demografico, urbanistico, infrastrutturale, e più in generale, socio-economico nell'area di Torino, acquisire le esigenze e le aspirazioni (ascolto del territorio) in tema di mobilità e infine proporre, discutere e condividere, nel rispetto dei vincoli economici riconosciuti, obiettivi (quantitativi e misurabili) sui livelli desiderati di mobilità motorizzata complessiva, sulla ripartizione modale desiderata, sul miglioramento di efficienza dei sistemi di trasporto. In questa fase l'Agenzia ha contribuito presentando degli elementi quantitativi: dati di analisi del contesto, rassegna di piani e progetti attuati e da attuare e confronti con altre aree metropolitane europee.

#### Indicatore di risultato 2014 - 2

#### DIALOGHI METROPOLITANI

Elementi quantitativi della mobilità metropolitana

2 dicembre 2014



#### **Competenza SPM7- SPM10**

*Contribuisce, in collaborazione con gli Enti responsabili, alla pianificazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile, delle tecnologie telematiche di controllo e di governo della mobilità e degli investimenti necessari verificando la coerenza dell'avanzamento degli interventi su infrastrutture e tecnologie telematiche.*

*Identifica la configurazione del sistema di trasporto pubblico (reti e organizzazione dei servizi) e la sua evoluzione, specificando i tracciati, le fermate, la copertura oraria e calendariale, la quantità di servizio e gli standard di servizio di ogni linea da inserire nei Contratti di Servizio.*

#### Descrizione attività 2014

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario in area metropolitana, l'orizzonte di breve/medio periodo è caratterizzato dall'istituzione e dall'evoluzione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM). Si tratta del progetto di riorganizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale nell'area torinese reso possibile dal completamento dei lavori di potenziamento del nodo ed avviato nel dicembre 2012. Esso costituisce il primo livello del trasporto pubblico dell'area metropolitana.

Il sistema è caratterizzato da linee di ferrovia metropolitana, con treni cadenzati per tutto l'arco della giornata. SFM intende favorire la mobilità a medio-corto raggio e rendere agevole l'interscambio fra le diverse linee e con altri sistemi di trasporto, migliorando sia i collegamenti da e per Torino, sia i collegamenti con l'aeroporto e tra i diversi centri dell'area metropolitana, sia, infine, gli spostamenti rapidi tra diverse zone della città. Caratteristiche del servizio sono le linee passanti e coordinate, il cadenzamento regolare del servizio senza interruzioni nel corso della giornata, la frequenza dei treni nella parte centrale urbana.

Il SFM sarà ancora più accessibile dal territorio dell'area metropolitana grazie all'apertura di nuove stazioni.

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano integra anche gli altri servizi ferroviari, e cioè treni a lunga percorrenza e regionali, con i quali condivide le infrastrutture e l'utilizzo di alcune stazioni nelle quali si realizza l'interscambio fra i diversi sistemi di trasporto. In particolare nelle stazioni di ingresso dell'area metropolitana (chiamate "stazioni porta": Chivasso, Carmagnola) avviene l'interscambio con i servizi regionali che entrano nel nodo di Torino, il cui orario sarà coordinato con quello dei servizi metropolitani (servizi regionali associati del Sistema Ferroviario Piemonte).

Il servizio obiettivo previsto è:

- **cadenzato:** un treno ogni 30 minuti. È previsto, ove necessario, l'inserimento di rinforzi a 15 minuti per rispondere ai picchi di domanda;
- **omogeneo:** omogeneità delle missioni e dei tempi di percorrenza;
- **coordinato:** nelle stazioni porta del nodo il servizio SFM si coordina con i servizi regionali associati che, almeno nel medio periodo, manterranno lo schema di servizio radiale centrato essenzialmente su Torino Porta Nuova;
- **senza interruzioni:** il servizio non ha interruzioni nell'arco della giornata grazie allo spostamento dei periodi di manutenzione programmata nelle ore notturne;
- **uguale in entrambe le direzioni:** in modo da servire anche gli spostamenti in "controflusso", in direzione opposta a quella dei tradizionali spostamenti pendolari.

Come meglio descritto in seguito il Sistema Ferroviario Metropolitano è stato avviato per fasi; nel dicembre 2011 con il cadenzamento dei servizi sulla direttrice Torino-Modane, nel dicembre 2012 con l'attivazione dei servizi SFM1, SFM2, SFM4, SFMA e l'identificazione dei servizi sulla direttrice Torino-Modane come SFM3, nel Giugno 2013 con l'introduzione dei servizi SFM7 ed SFMB, e nel dicembre 2013 con l'introduzione del SFM6. L'avvio dei servizi ripercorre gli schemi del progetto del SFM pur discostandosi a causa del mancato completamento di alcune infrastrutture.

Alla luce di quanto già realizzato, e degli ulteriori lavori effettuati e previsti da RFI sulla rete infrastrutturale, è necessario aggiornare le valutazioni sopra effettuate e fornire un quadro di riferimento di medio periodo per il successivo stadio evolutivo del SFM. Tale evoluzione sarà caratterizzata dalla realizzazione del collegamento diretto della Torino-Ceres (sfmA) con il passante ferroviario e della linea sfm5 con l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria dello scalo di Orbassano. Tali interventi dovrebbero essere realizzati per il 2018. A questa data sarà necessario aver attivato una completa revisione dello schema dei servizi e degli orari attualmente in vigore.

Rispetto allo stato attuale si prevede:

- L'ampliamento della rete: grazie alla realizzazione dell'interconnessione di c.so Grosseto, della linea sfm5 e dell'elettrificazione della tratta Bra-Alba, all'apertura delle nuove stazioni urbane
- L'estensione degli attestamenti a Nord: prolungando gli attestamenti delle linee sfm da Stura a Chivasso
- Il potenziamento del servizio feriale: con il passaggio dei cadenzamenti orari a cadenzamenti ogni 30 minuti.



- Il potenziamento del servizio festivo: con il passaggio dei cadenzamenti biorari a cadenzamenti orari.
- L'ampliamento della fascia di servizio: con un aumento dei servizi nelle ore serali

Lo sviluppo completo del SFM è condizionato dall'evoluzione dello scenario infrastrutturale, dalla disponibilità del materiale rotabile e, più in generale, dalle risorse economiche disponibili.

Nel 2014 è proseguita l'attività di pianificazione relativa al Sistema Ferroviario Metropolitano. Per la trattazione si rimanda all'**obiettivo specifico 1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano**.

Nell'ambito delle attività per la predisposizione del "Piano di riordino" sono state valutate alcune ipotesi di potenziamento degli attraversamenti tranviari in ottica di diradamento delle sovrapposizioni con le linee bus come meglio specificato nella Parte 2 all'**Obiettivo PEG 1.IV Riorganizzazione ed efficientamento TPL**.

Per quanto riguarda i nodi di interscambio, La RPP 2014-2016 prevedeva, nella prosecuzione per fasi del "Piano di riordino", il ridisegno della rete bus, in coerenza con l'evoluzione dei sistemi più forti, rispettando il vincolo posto dalla riduzione dei finanziamenti.

Tra le priorità si indicava il ridisegno dei servizi di bus in funzione di adduzione alle stazioni ferroviarie, in particolare

- Lingotto: potenziale ridisegno della penetrazione urbana delle linee extraurbane provenienti dai quadranti Sud e Sud-Ovest con attestamento o transito alla stazione
- Stura: potenziale ridisegno delle linee urbane/suburbane 46, 50, 51, 51/ con attestamento o transito alla stazione.

#### **Nodo di interscambio del TPL fra la stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania**

Nel corso dell'ultimo trimestre l'Agenzia ha propugnato una serie di incontri fra Enti ed Aziende di trasporto interessate alla gestione ed allo sviluppo del nodo di interscambio costituito dalla stazione ferroviaria di Stura ed il parcheggio vicinale GTT di corso Romania, in Torino.

In particolare l'Agenzia, il Comune di Torino, la Provincia di Torino, Infra.To Srl, G.T.T. S.p.A., Trenitalia SpA ed RFI SpA sono coinvolte, ciascuna per gli aspetti di competenza, nei servizi di TPL, nella gestione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e tranviaria, nella gestione e manutenzione del piano stradale dedicato alla circolazione dei rotabili.

L'iniziativa dell'Agenzia è stata finalizzata a preparare il nodo di interscambio di Stura al notevole afflusso di pellegrini e viaggiatori previsto per i seguenti eventi straordinari già programmati nella città di Torino per il 2015:

- l'Ostensione della "Sacra Sindone" nel Duomo (dal 19 aprile al 24 giugno);
- la Visita Pastorale del Santo Padre (24 maggio 2015), in occasione del bicentenario della nascita di Don Bosco.

L'Agenzia, di riflesso alle iniziative di GTT mirate a valorizzare il parcheggio di Corso Romania come centro di corrispondenza per gli utenti provenienti dalla zona Nord – Est della regione, ha voluto condividere informazioni e pianificare in un orizzonte di breve e medio periodo con le Strutture interessate:

- l'avanzamento dei lavori infrastrutturali nell'area antistante il parcheggio GTT di Corso Romania e della Stazione Ferroviaria di Torino Stura;
- lo sviluppo delle iniziative commerciali e della gamma di biglietti di viaggio per il trasporto integrato;
- la definizione del progetto di comunicazione inerente l'utilizzo del tpl e del servizio ferroviario metropolitano.

### **Integrazione ferro-gomma**

La riorganizzazione delle linee, pianificate con la Regione e con le Province, deve promuovere l'integrazione tra i servizi su ferro e su gomma e lo sviluppo dei nodi di interscambio (a partire dai Movicentro già realizzati) come condizione necessaria per l'effettiva integrazione ed ottimizzazione dei servizi a seguito dell'avvio e progressivo potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Il nuovo servizio cadenzato e coordinato realizzato sulla linea Modane-Torino ha dimostrato, in particolare nella stazione di interscambio di Oulx, come sia possibile ridisegnare i servizi afferenti alle stazioni ferroviarie ed ottimizzare l'intero trasporto pubblico.

Il processo di riorganizzazione dei servizi, attuabile eventualmente anche in fasi successive, porterà, alla sua conclusione, alla realizzazione di un unico sistema di trasporto integrato e coordinato su tutto il territorio, incentrato su efficienti nodi di interscambio ferro-gomma che favoriscano l'utilizzo di tutti i modi di trasporto.

Tale processo sarà strettamente integrato con il Programma di riordino che la Città Metropolitana (ex Provincia di Torino) sta portando avanti sull'intero territorio di competenza.

L'integrazione potrà permettere, in alcuni casi, anche un risparmio di risorse, andando a eliminare servizi inutilmente sovrapposti e in concorrenza tra loro.

Nel processo di integrazione ed efficientamento del servizio è determinante realizzare, sulle linee su cui si interviene, appositi orari tascabili integrati con tutti i servizi della linea. Il miglioramento della comunicazione e informazione rende possibile la sostenibilità dell'orario anche in presenza di possibili ridimensionamenti.

### Indicatore di risultato 2014

Per il SFM: Vedi Obiettivo 1.II

Per la rete di superficie: Vedi Obiettivo 1.IV

### **Competenza SPM9**

---

*Gestisce l'Osservatorio della Mobilità – avvalendosi del sistema informativo ISTMO - curando il monitoraggio della mobilità pubblica e privata finalizzato alle valutazioni delle prestazioni dei sistemi di trasporto, di uso dei modi e di sviluppo della mobilità sostenibile.*

### Descrizione attività 2014

Per quanto riguarda l'osservazione dei servizi, si rimanda alla competenza SAM5 (Monitoraggio del servizio erogato) per una descrizione più esaustiva delle attività svolte.

### **Competenza SPM11**

---

*Controlla la configurazione della rete di trasporto di competenza dell'Agenzia, verificandone la coerenza con le modifiche di percorso preventivamente autorizzate e gli scostamenti rispetto all'offerta pianificata.*

#### Descrizione attività 2014

Attività svolta principalmente da Servizi alla Mobilità nell'ambito delle Competenze relative all'esercizio. Si rimanda all'indicatore di risultato della competenza SAM2 per la quantificazione degli atti amministrativi.

### **Competenza SPM12 – SPM13 – SPM14**

---

*Interagisce con gli enti territoriali e gli altri portatori istituzionali di interessi al fine di comprenderne le istanze di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale.*

*Effettua l'analisi delle richieste rilevanti di modifica del sistema di trasporto pubblico e della mobilità originate dal dialogo con i cittadini.*

*Acquisisce le istanze di miglioramento, e le richieste di varianti, istruisce il processo di valutazione tecnica ed economica, e formula le proposte di modifica alla configurazione del sistema coerenti con le risorse disponibili.*

#### Descrizione attività 2014:

##### **SFM**

Nell'ambito del processo di riorganizzazione del servizio ferroviario metropolitano e di quello regionale, per rispondere alle esigenze manifestate dagli utenti e dai Comuni sono stati attuati alcuni provvedimenti di modifica all'orario ferroviario. I singoli provvedimenti sono dettagliatamente descritti nell'**obiettivo PEG 1.II Servizio Ferroviario Metropolitano e Regionale**.

##### **Metropolitana**

Il sistema di metropolitana è di competenza dell'Agenzia esclusivamente per quanto riguarda la delega agli incassi e alle riscossioni, a partire dal 2013, così come da delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2013 03694/064. In questa sede si cita la metropolitana per l'interconnessione/interscambio con la rete di superficie.

Nel periodo 2014-2016 non sono previste ulteriori estensioni del sistema di metropolitana, il prolungamento a Bengasi della linea 1 è ancora in fase di realizzazione mentre è stato finanziato il prolungamento da Collegno – Fermi a Cascine Vica.

##### **Tram e Bus**

La RPP 2014-2016, alla quale si rimanda, conferma la necessità della continuazione, lo sviluppo e l'attuazione del Piano di Riordino, con il conseguente ridisegno della rete.

Sul tema, che afferisce all'**obiettivo PEG 1.IV** sono state effettuate riunioni congiunte con la Città di Torino e GTT alle quali l'Agenzia ha partecipato fornendo i propri contributi di approfondimento.

#### Indicatore di risultato 2014

Per il Servizio Ferroviario Metropolitano vedere l'**obiettivo PEG 1.II Attività 1 e 2**

Per i contratti su gomma vedere indicatore di risultato delle Competenze : SAM2 – SAM6

Per la rete urbana, suburbana ed extraurbana si veda la documentazione all'**obiettivo PEG 1.IV Attività 2**

#### ***Competenza SPM15***

---

*Effettua, in cooperazione con gli altri settori di Pianificazione, studi e ricerche nel campo dei trasporti.*

#### Descrizione attività 2014

Attività svolta nell'ambito delle altre Competenze sopra descritte, in particolare da SPM4 a SPM10.

## **SAM Servizi alla Mobilità**

### **Competenza SAM1**

---

*Contribuisce, cooperando con le altre funzioni della Direzione di Pianificazione, alla definizione delle specifiche e alla predisposizione della documentazione e alle valutazioni concernenti l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza dell'Agenzia, con particolare riferimento alle modalità di gestione e controllo degli adempimenti contrattuali.*

#### Descrizione attività 2014

L'affidamento per i servizi extraurbani in ambito metropolitano si è concluso nel 2012 con l'aggiudicazione al consorzio EXTRA.TO. Nell'anno 2014 non vi sono stati nuovi affidamenti di servizi oltre a quelli già in essere.

### **Competenza SAM2**

---

*Gestisce i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie dei servizi alla mobilità, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.*

#### Descrizione attività 2014

Di seguito si riportano i dati storici di produzione e corrispettivi dal 2008 in poi. I dati del 2014 sono preconsuntivi. Per il dettaglio dei singoli contratti si rimanda alla Relazione al rendiconto di gestione 2014.

#### **Contratto di Servizio per il TPL Extraurbano nell'Area Metropolitana di Torino**

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in corso di verifica congiunta con il Consorzio concessionario), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2014 risulta pari a 4.147.241,81 Vetture\*Km per un Totale annuo di Euro 5.309.076,05 oltre IVA (comprensivo della somma di Euro 75.330,00 IVA esclusa per 4.185 ore di attività degli Operatori di call-center relativi ai Servizi a chiamata MeBUS).

#### **Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino**

Complessivamente e in base alle verifiche condotte dall'Agenzia (al momento in corso di approfondimento con la Società concessionaria), la produzione a carico dell'Agenzia effettuata a fine 2014 risulta complessivamente pari a poco più di 44 Mln di vett\*km per un corrispettivo in corso di definizione variabile tra 140 e 143 Mln di Euro circa IVA esclusa, a seconda dell'esito della verifica di ammissibilità di una consistente quota di produzione automobilistica alla compensazione contrattuale prevista per la produzione tranviaria ai sensi dell'art.28 del Contratto.

#### **Contratti di Servizio per il TPL urbano nei Comuni di Chieri, Settimo Torinese e Moncalieri**

Per quanto riguarda il Servizio urbano conferito dalla Città di Chieri, non sono state sin qui apportate sostanziali riduzioni di servizio relativamente al Contratto conferito da Chieri, in quanto l'Amministrazione ha sinora reso disponibile la differenza tra le risorse regionali stanziare e quelle precedentemente attese.

Con riferimento al Contratto con il Comune di Settimo sono in corso di condivisione con il Comune stesso e le Società concessionarie dei Servizi di TPL afferenti alla Città alcune ipotesi di

modifica dei Servizi che potrebbero consentire un miglioramento dell'integrazione e della fruibilità dei vari servizi di TPL ivi presenti.

Per quanto riguarda il Servizio urbano e scolastico conferito dalla Città di Moncalieri, si è provveduto a ricompensare i Servizi urbani nel quadro del Contratto di Servizio per il TPL urbano e suburbano nell'Area Metropolitana di Torino, in quanto individuati quali "servizi connessi" dallo stesso Contratto.

Il (pre)consuntivo relativo ai contratti gomma risulta il seguente:

<b>Vetture*Km erogate (milioni)</b>	<b>Vetture*Km preventivo 2014</b>	<b>Vetture*Km erogate</b>	<b>Compensazioni economiche IVA esclusa<sup>14</sup></b>
Contratto extraurbano AMM	4.182.906	4.147.241,81	5.309.076,05
Metropolitana*	2.800.000	2.761.149	22.120.000
Contratto Bus e Tram Urbano e Suburbano Torino	45.394.825	44.370.000~	140 Mln
Contratto urbano Città di Settimo Torinese	194.191	186.620	356.878,25 <sup>15</sup>
Contratto urbano Città di Chieri	186.500	183.481	502.000 <sup>16</sup>

\* = Treni\*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4)

**La produzione 2014 dei servizi automobilistici e tranviari (righe 1, 3, 4 e 5 della tabella sopra esposta), se confrontata rispetto al 2010, evidenzia una riduzione dell'offerta di TPL di 11,43 milioni di vetture\*Km pari a -19,1%.**

#### **Preconsuntivo del servizio ferroviario**

La seguente tabella visualizza il confronto fra preventivo e pre-consuntivo dei dati di produzione ed economici di tutti i servizi ferroviari gestiti dall'Agenzia.

<sup>14</sup> Preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie

<sup>15</sup> Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 40.593,60 + IVA (applicando a tale quota le medesime riduzioni disposte con DGR n.18-6536 del 22/10/2013)

<sup>16</sup> Alle quote sopra riportate devono essere aggiunte le maggiori risorse di cui alla D.G.R. n. 53-9321 del 28/07/2008 (cd. "addendum"), pari a Euro 25.215,09 + IVA (applicando a tale quota le medesime riduzioni disposte con DGR n.18-6536 del 22/10/2013)

			<b>ESERCIZIO 2014 PREVENTIVO</b>	<b>ESERCIZIO 2014 PRECONSUNTIVO</b>
<b>CONTRATTO DI SERVIZIO TRENITALIA (costi a catalogo)</b>	<b>SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI</b>	tr x km	3.809.973	3.594.981
		euro	€ 51.548.624	€ 48.991.295
<b>CONTRATTO DI SERVIZIO GTT</b>	<b>SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI</b>	tr x km	946.700	911.492
		euro	€ 19.631.493	€ 16.681.614
	<b>AUTOSERVIZI SOSTITUTIVI</b>	bus x km	352.111	351.771
		euro	compresi forfetariamente nei corrispettivi del CdS	

I dati si riferiscono ai programmi di servizio e, pertanto, non considerano le detrazioni per servizi non resi e le sanzioni/penali per mancato raggiungimento degli standard contrattuali calcolate per l'esercizio 2014, che saranno applicate a bilancio nel corso dell'esercizio corrente.

Il decremento dei corrispettivi per Trenitalia S.p.A. è in buona parte ascrivibile alla rinuncia da parte della Società al rimborso della componente energetica (pari a ca 1,3 M€ oltre iva) sul prezzo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, a seguito di un contraddittorio aperto fra Regione, Agenzia e Trenitalia S.p.A. al fine di ridurre la molteplicità delle maggiorazioni previste dal contratto a catalogo.

Il preconsuntivo economico per il CdS di Trenitalia S.p.A. si attesta a circa 50M€, al netto dei ricavi da traffico (stimati pari a ca 12 M€) e al netto dell'Iva. Nondimeno il preconsuntivo è ancora provvisorio e sarà suscettibile alle variazioni dovute alla definizione del saldo d'esercizio; inoltre Agenzia e Trenitalia stanno ricalcolando allo stato l'applicazione del valore del tasso 2014 di adeguamento dei prezzi base del catalogo, in effetto della nota di aggiornamento del D.E.F. 2014 del 30 settembre 2014, che potrebbe determinare fino a ulteriori 0,5 M€ di risparmio di risorse pubbliche.

Di contro la forte riduzione dei corrispettivi per G.T.T. S.p.A. rispetto alle indicazioni teoriche del CdS è dovuta all'assegnazione di risorse della Regione Piemonte per l'esercizio ferroviario che, per il 2014, assommano 16.681.614,35. euro, oltre Iva al 10%.

Dette risorse, così come fissate in data 29/07/2013 con la D.G.R. n.11-6177 "Approvazione del Piano di rientro TPL in attuazione dell'art.11 del decreto legge del 8 aprile 2013 n. 35", sono peraltro comprensive dei corrispettivi derivanti dagli obblighi di servizio a favore delle persone con mobilità ridotta e degli agenti e funzionari delle Forze dell'ordine.

I dati economici della spesa a consuntivo per G.T.T. S.p.A. potranno essere soggetto a variazione solo a seguito di ulteriori risorse rese disponibili dalla Regione.

Si evidenzia infine che tutti i dati economici sono al netto dell'iva e non comprendono le spese dell'Agenzia per l'esercizio delle funzioni delegate, rispettivamente pari a € 796.922,35 per. con Trenitalia S.p.A. e pari a €.250.224,22 per il C.d.S con G.T.T. S.p.A.

#### Indicatore di risultato

Atti amministrativi:

31/12/2014

n.190 determinazioni autorizzative e atti di accertamento-impegno-liquidazione relativi ai Contratti di Servizio

(totale degli atti relativi alle competenze SAM2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).

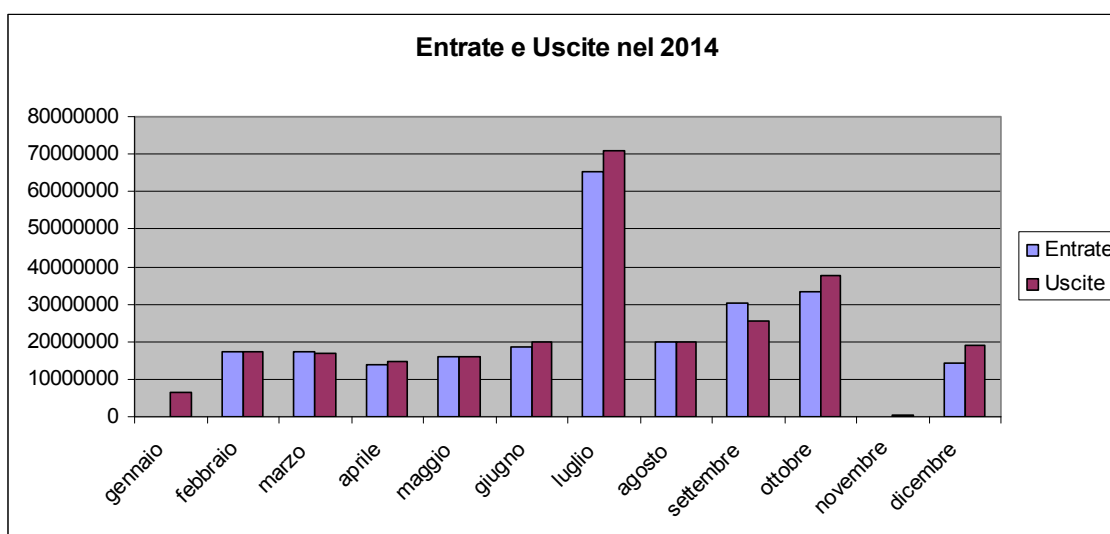
### **Competenza SAM3**

*Quantifica, sulla base delle condizioni contrattuali, e autorizza l'erogazione dei contributi previsti dai Contratti di Servizio.*

#### Descrizione attività 2014

I corrispettivi contrattualmente spettanti sono stati regolarmente liquidati alle Imprese, in relazione alle risorse economiche via via ricevute dalla Regione Piemonte e/o dai Comuni.

Il grafico seguente evidenzia i flussi di entrata dalla Regione Piemonte e di uscita verso le aziende di trasporto per l'erogazione delle compensazioni economiche nel 2014.



**Figura 6 - Entrate ed uscite nel 2014**

#### Indicatore di risultato 2014

Vedere Competenza SAM2 per gli atti amministrativi.

### **Competenza SAM4**

*Contribuisce alla programmazione per il rinnovo del parco veicolare, autorizza l'acquisizione e alienazione del materiale rotabile in coerenza con le indicazioni contenute nel Programma Triennale e nei Contratti di Servizio e gestisce l'istruttoria per la gestione dei contributi destinati al finanziamento del parco autobus.*

#### Descrizione

L'Agenzia ha per Statuto la funzione di programmare lo sviluppo del materiale rotabile, delle infrastrutture, delle tecnologie di controllo, nonché delle relative risorse di investimento.

La parte che segue delinea una Strategia degli investimenti, che sarà meglio definita nell'ambito degli approfondimenti con gli Enti Locali (per quanto riguarda le iniziative relative



al territorio) e con le Aziende (per quanto riguarda i filoni di investimento aziendale), chiamati a partecipare, definire e cofinanziare le specifiche linee di strategia di investimento.

La Strategia degli investimenti che segue evidenzia le esigenze su tutto l'insieme delle tipologie degli investimenti previsti dallo Statuto, tutto ciò oltre quanto previsto dal Programma Triennale Regionale.

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

- rinnovare il parco autobus circolante con l'eliminazione di tutti i veicoli Euro 0 e Pre Euro;
- operare un primo rinnovo del parco veicoli tranviari;
- verificare le possibilità di migliorare l'accessibilità e il comfort delle fermate del TPL extraurbano e suburbano;
- predisporre adeguato supporto per l'individuazione e la realizzazione di nuovi interventi Movicentro e Movilinea coerenti con le ipotesi di sviluppo del sistema di trasporto nell'area metropolitana.

In particolare, con D.G.R. n.26-2822 del 07/11/2011 e D.D. n.307 del 15/12/2011, la Regione Piemonte ha assegnato all'Agenzia contributi complessivi pari a Euro 27.827.632,36 a favore delle Società concessionarie dei Servizi di TPL per il rinnovo degli autobus Euro 0 o pre-Euro utilizzati per il servizio: nel corso del 2013, in ottemperanza con gli indirizzi degli atti richiamati e in analogia con quanto effettuato in occasione dei precedenti Piani Investimenti, l'Agenzia ha proseguito l'effettuazione delle verifiche tecniche e amministrative necessarie per consentire l'erogazione dei contributi alle Aziende beneficiarie.

Nel corso del 2013 e 2014 si sono concluse con esito positivo le verifiche tecniche, amministrative e amministrative su 150 autobus di nuova acquisizione (di cui 41 con allestimento interurbano e 109 con allestimento urbano/suburbano) e sono stati al momento liquidati alle Società beneficiarie contributi per Euro 22.064.692,07. Ulteriori Euro 4.310.041,80 potranno essere liquidati non appena saranno stati resi disponibili dalla Regione Piemonte.

Ad oggi non sono previsti ulteriori programmi di finanziamento, fatta eccezione per un recente programma promosso dalla Regione per il finanziamento di autobus elettrici, i cui esiti si conosceranno nel corso del 2015.

#### ***Programma di contribuzione per il miglioramento funzionale e qualitativo delle fermate di TPL relative a Linee di competenza dell'Agenzia***

L'Agenzia ha promosso, di concerto con le Amministrazioni interessate, un "Programma di miglioramento della qualità delle fermate delle Linee extraurbane di TPL", al fine di uniformare e perfezionare l'accessibilità e le dotazioni a favore dell'utenza, approvato con Deliberazione del Consiglio di Amministrazione n.4 del 31/10/2008, destinando a tale scopo l'importo complessivo di Euro 969.880,00 utilizzando parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al Bilancio 2007 approvato dall'Assemblea in data 19/06/2008.

Con Deliberazione n.8 del 15/03/2012 il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, tenuto conto:

- delle proposte di adesione al Programma sinora ricevute dai Comuni,

- della necessità di prevedere nell'ambito del Programma in oggetto e per ognuno dei Comuni aderenti, l'allestimento di una "fermata-tipo" collocata in punti di elevata fruizione, in modo da rispondere agli scopi statutari dell'Agenzia che prevedono, tra gli altri, *"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"*,
- della necessità di prevedere, nell'ambito dei progetti predisposti dall'Agenzia relativi alle possibili razionalizzazioni del Servizio di Tpl di superficie afferenti al Movicentro Stura di Torino connesse con l'apertura della nuova stazione ferroviaria, la possibilità di effettuare alcuni modesti lavori di modifica della situazione esistente in modo da migliorare la funzione di nodo intermodale di interscambio del Movicentro tra i vari Sistemi di trasporto ivi afferenti,
- della necessità, nei criteri di ripartizione delle risorse, di dare priorità agli interventi di sistemazione e miglioramento dell'accessibilità rispetto a quelli di miglioramento del comfort, nonché di modulare l'entità del contributo spettante a ciascun singolo Comune anche in relazione al numero di abitanti,

ha individuato, in ottemperanza con le previsioni della citata Deliberazione n. 4 del 31/10/2008, i criteri di ripartizione delle risorse per il finanziamento del programma di contribuzione provvedendo a stanziare, tra gli altri, un contributo massimo pari a Euro 103.880,00 a favore del Comune di Torino per le attività di sistemazione del Movicentro Stura.

Il quadro degli stanziamenti massimi a favore dei singoli Comuni consorziati è stato completato con la Deliberazione n.4 dell'01/03/2013 e risulta la seguente:

Comune	TOT MAX risorse assegnabili (Euro)
Baldissero Torinese	9.852,57
Carignano	17.923,06
Collegno	59.718,84
Grugliasco	40.597,83
Moncalieri	62.190,22
Orbassano	27.650,23
Pecetto Torinese	11.677,26
Pianezza	23.664,94
Pino Torinese	17.229,88
Piobesi Torinese	10.853,50
Settimo Torinese	35.265,82
Volpiano	24.858,52
<b>Totale</b>	<b>341.482,67</b>

Comune	TOT MAX risorse assegnabili
Alpignano	<b>25.067,62</b>
Beinasco	<b>26.114,53</b>
Borgaro Torinese	<b>21.226,85</b>
Cambiano	<b>13.660,92</b>
Candiolo	<b>12.921,98</b>
Caselle Torinese	<b>25.983,14</b>
Chieri	<b>44.801,26</b>
Druento	<b>15.936,58</b>
La Loggia	<b>15.538,21</b>
Leini	<b>22.797,21</b>
Nichelino	<b>58.485,73</b>
Piossasco	<b>26.122,94</b>
Rivalta di Torino	<b>27.154,09</b>
Rivoli	<b>59.296,14</b>
San Mauro Torinese	<b>27.311,75</b>
Santena	<b>18.128,16</b>
Trofarello	<b>18.631,64</b>
Venaria Reale	<b>43.613,50</b>
Vinovo	<b>21.725,07</b>
<b>TOTALE</b>	<b>524.517,33</b>

Con Deliberazione n.22/2014 si è provveduto ad assegnare ai Comuni che hanno aderito al Programma le risorse residue sulla base dei Progetti presentati alla data del 15/10/2014, così come stabilito con Deliberazione n.16/2014 del 12/09/2014, pari complessivamente a Euro 186.477,02.

Comune	popolazione al 31/12/2009	% abitanti	Risorse assegnate
Alpignano	17.189	3,31%	31.248,69
Beinasco	18.185	3,51%	32.653,76
Cambiano	6.337	1,22%	15.939,67
Candiolo	5.634	1,09%	14.947,94
Carignano	9.206	1,78%	21.233,49
Caselle Torinese	18.060	3,48%	32.477,42
Chieri	35.963	6,93%	57.733,35
Collegno	50.222	9,68%	77.778,39
Grugliasco	37.590	7,25%	54.114,98
Leini	15.029	2,90%	28.201,56
Moncalieri	58.087	11,20%	83.077,98
Nichelino	48.982	9,45%	76.099,38
Pecetto Torinese	3.898	0,75%	13.078,96
Pianezza	13.862	2,67%	28.649,64
Pino Torinese	8.672	1,67%	20.348,28
Rivalta di Torino	19.174	3,70%	34.048,95
San Mauro Torinese	19.324	3,73%	34.260,55
Santena	10.587	2,04%	21.935,18
Settimo Torinese	47.713	9,20%	52.423,15
Torino (x Movicentro Stura)			103.880,00
Trofarello	11.066	2,13%	22.610,91
Venaria Reale	34.833	6,72%	56.139,25
Vinova	14.009	2,70%	26.762,63
Volpiano	14.954	2,88%	30.235,89
<b>Totale</b>			<b>969.880,00</b>

Risulta pertanto la seguente assegnazione finale:

Tali risorse saranno via via liquidate in relazione all'avanzamento delle realizzazioni previste e approvate dall'Agenzia: al momento della redazione del presente Documento, sono stati presentati e approvati dall'Agenzia progetti di interventi per i quali è prevista l'erogazione di contributi pari a 783.402,98 Euro (dei quali 232.702,55 già liquidati in quanto relativi a lavori già eseguiti o in corso di esecuzione).

#### Indicatore di risultato

Attività a supporto del servizio Pianificazione e Marketing

31/12/2014

#### **Competenza SAM5**

*Monitora - avvalendosi dei sistemi telematici disponibili e predisponendo specifiche attività integrative di ispezione sul territorio - il servizio erogato dalle Aziende Concessionarie ai fini del controllo almeno mensile del soddisfacimento degli impegni contrattuali di qualità e quantità di servizio, sovrintendendo alla disponibilità e alla correttezza dei relativi dati.*

#### Descrizione attività 2014

L'Osservatorio dell'Agenzia è uno strumento in continua evoluzione che viene attualmente utilizzato per osservare il TPL e analizzarne le criticità.

#### **Monitoraggio dei servizi ferroviari**

Continua il monitoraggio dei servizi di Trenitalia attraverso la banca dati denominata PIC-WEB, pienamente accessibile dopo la firma del contratto tra AMM e Trenitalia.

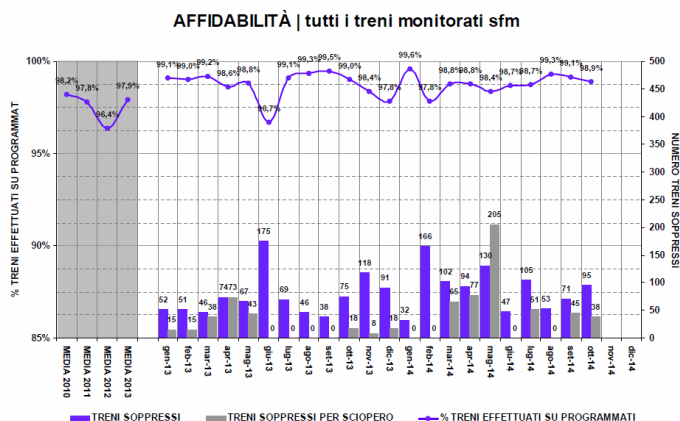
L'Agenzia realizza report mensili di puntualità ed affidabilità con cui si analizza l'andamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, scaricabili dal sito dell'Agenzia [www.mtm.torino.it](http://www.mtm.torino.it) alla sezione "Monitoraggio dei servizi".

L'osservazione dei servizi ferroviari prevede l'analisi dei dati di sistema e di singola linea nelle 8 componenti l'attuale SFM.

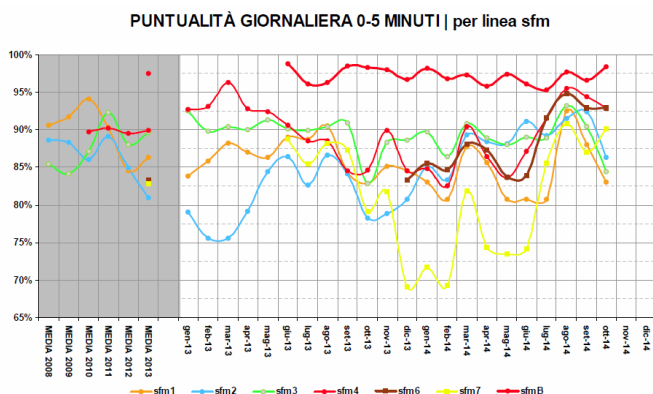
La puntualità è definita come percentuale di treni con un ritardo in arrivo inferiore a 5 e 15 minuti sul totale dei treni effettuati; la puntualità è presentata anche con l'esclusione "standard B" ovvero escludendo i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (frane, alluvioni, abbattimento barriere e passaggi a livello da parte di terzi, richieste dell'autorità di PS, ecc.) o a scioperi; le tavole propongono inoltre la puntualità del SFM sul nodo Porta Susa.

L'affidabilità è definita come percentuale di treni effettuati su treni programmati considerando il numero di treni soppressi compresi quelli soppressi per sciopero.

Esempio di grafico dell'affidabilità di sistema del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014



Esempio di grafico della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014



Esempio di tavola della puntualità delle linee SFM del Report puntualità ed affidabilità del Servizio Ferroviario metropolitano aggiornato ad Ottobre 2014

DATI SINGOLO TRENO sfm1										GIORNALIERA									
DATI TRENO (ordine per ritardo medio in arrivo decrescente)										GIORNALIERA									
NUMERO	PARTENZA	ORA	ARRIVO	ORA	PERIODICITÀ	TRENI EFFETTUATI	PUNTUALITÀ	RETARDO MEDIO ARRIVO		TRENI 0-45 min	TRENI 45-15 min	TRENI 15-30 min	TRENI 30-45 min	TRENI 45-60 min	TRENI 60-75 min	TRENI 75-90 min	TRENI 90-105 min	TRENI 105-120 min	TRENI 120-135 min
20096	TORINO PORTA SUGA	20:13	CHIERI	20:40	Periodico	27	8,24			15	8	3	1	6,80					
20020	CHIERI	18:19	TORINO PORTA SUGA	18:40	SBARRA	31	7,74			20	1	0	1	1,10					
20028	CHIERI	20:40	TORINO LINGOTTO	21:10	Periodico	27	7,70			19	4	3	1	6,65					
20030	CHIERI	7:40	TORINO PORTA SUGA	8:10	Periodico	27	6,65			15	10	1	1	3,22					
20028	CHIERI	6:40	TORINO PORTA SUGA	7:10	Periodico	27	5,22			17	10	0	0	1,66					
20048	TORINO PORTA SUGA	18:43	CHIERI	19:10	Periodico	23	5,04			16	6	1	0	5,07					
20092	TORINO PORTA SUGA	18:13	CHIERI	18:40	SBARRA	27	4,89			20	5	2	0	5,17					
20032	CHIERI	17:40	TORINO PORTA SUGA	18:10	Periodico	23	4,70			16	6	1	0	2,17					
20036	CHIERI	19:40	TORINO PORTA SUGA	20:10	Periodico	23	4,57			18	3	2	0	3,43					
20040	TORINO PORTA SUGA	6:43	CHIERI	7:10	Periodico	27	4,52			19	8	0	0	4,06					
20042	TORINO PORTA SUGA	7:43	CHIERI	8:10	Periodico	27	4,50			20	7	0	0	4,52					
20026	CHIERI	19:19	TORINO PORTA SUGA	19:40	SBARRA	27	4,43			21	5	1	0	1,76					
20090	TORINO PORTA SUGA	17:13	CHIERI	17:40	SBARRA	31	4,37			26	0	2	1	3,19					
20006	CHIERI	9:19	TORINO PORTA SUGA	9:40	Periodico	27	4,33			19	8	0	0	2,31					
20006	CHIERI	9:19	TORINO PORTA SUGA	9:40	Periodico	27	4,33			19	8	0	0	2,31					
20044	TORINO PORTA SUGA	8:43	CHIERI	9:10	Periodico	27	4,28			20	6	1	0	5,80					
20076	TORINO PORTA SUGA	10:13	CHIERI	10:40	SBARRA	27	4,15			17	10	0	0	5,07					
20088	TORINO PORTA SUGA	16:13	CHIERI	16:40	SBARRA	27	4,11			24	1	2	0	3,78					

Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT non è stato ancora automatizzato, prosegue l'informatizzazione dei convogli di fornitura Alstom – Coradia.

Per quanto concerne la fase di monitoraggio delle frequentazioni nel 2014, si sono effettuate le rilevazioni che proseguiranno anche nel 2015 e verranno estese, per consolidare i dati, anche nelle giornate di sabato e festivi.

Il monitoraggio dei servizi viene effettuato anche in forma diretta attraverso visite occasionali del personale dell'Agenzia e per mezzo degli ispettori regionali.

Per quanto riguarda l'utilizzo dei dati del monitoraggio ai fini della verifica degli impegni contrattuali, sono stati elaborati i dati di puntualità (percentuale dei treni arrivati al capolinea in orario rispetto all'orario programmato) e di affidabilità (percentuale dei treni partiti ed arrivati a termine corsa rispetto al numero di treni programmati).

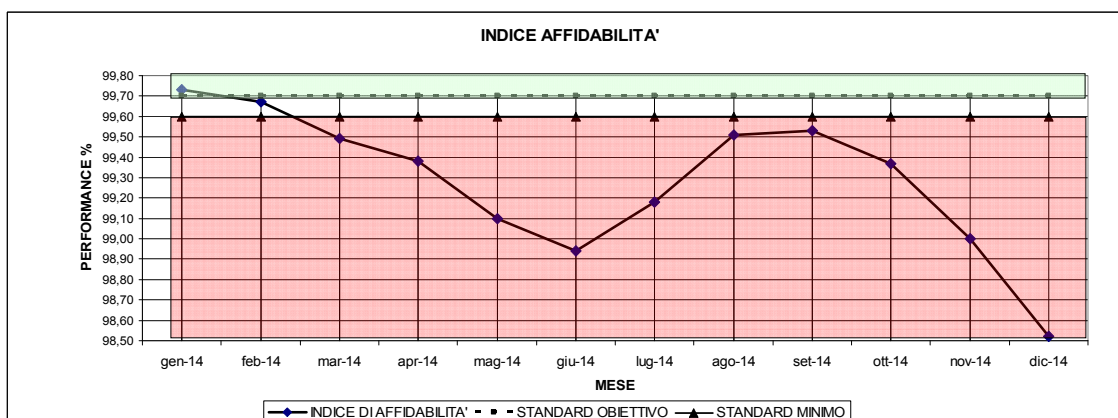
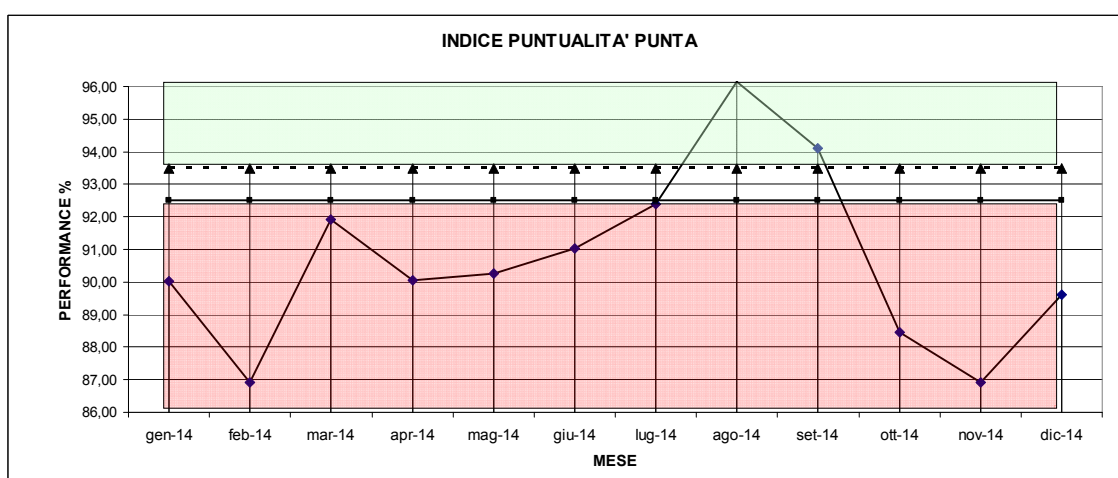
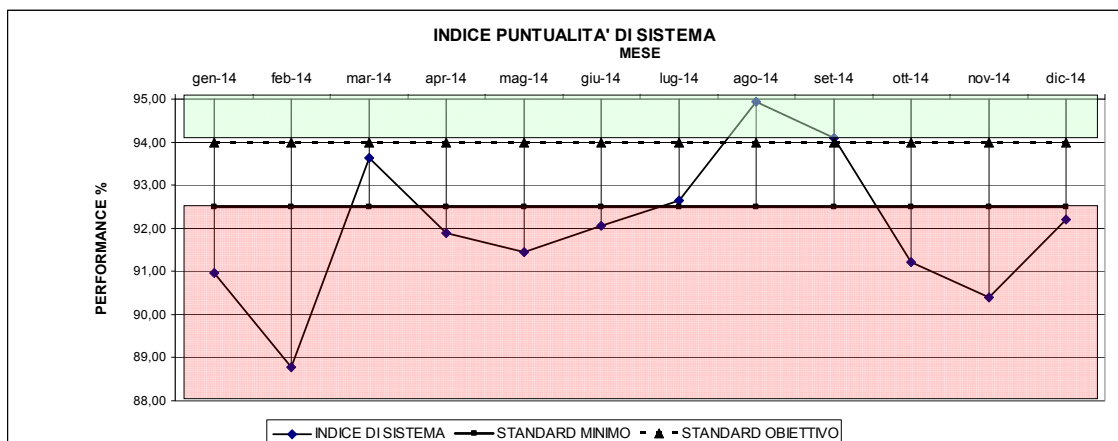
In questo modo è stato possibile verificare gli impegni contrattualmente stabiliti rispetto a:

- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dell'intero sistema di servizi;
- standard di puntualità entro 5' dall'orario di arrivo programmato dei servizi delle ore di punta, ovvero dei treni in arrivo a destinazione nella fascia oraria 6.00-9.00 e dei treni in partenza nella fascia oraria 17.00-19.00, da lunedì a venerdì;
- standard minimo di affidabilità.

Per il 2014 il CdS ha stabilito i seguenti valori indice:

	standard minimo	standard obiettivo
standard di puntualità sistema	92,5%	94,0%
standard di puntualità punta	92,5%	93,5%
standard di affidabilità	99,6%	99,7%

e, sulla base dei dati registrati, sono stati disegnati i seguenti andamenti, dove le aree in colore rosa nei grafici rappresentano i livelli di performance inferiori ai minimi previsti e, viceversa, le aree verdi rappresentano i livelli di performance premianti:



Premesso che Il mancato rispetto degli standard minimi comporta l'applicazione di una sanzione su base mensile e, all'inverso, il superamento degli obiettivi comporta l'applicazione di un premio su base mensile, per l'annualità 2014 il Comitato Tecnico di gestione del Contratto di Servizio ha approvato le seguenti partite economiche:

	PENALI	SANZIONI	PREMI
PUNTUALITA'	€ 219.600,00		€ 25.800,00
AFFIDABILITA'	€ 28.800,00		0,00

In materia di qualità del servizio ferroviario offerto a bordo durante il viaggio, il Contratto di Servizio fra Agenzia e Trenitalia prevede la valutazione puntuale di un insieme di elementi fra cui la pulizia degli ambienti interni e dei sedili, la pulizia dell'esterno cassa, il confort, l'efficienza dell'impiantistica di bordo a servizio dell'utenza (riscaldamento, condizionamento, illuminazione) e le informazioni circa il viaggio in corso.

Dal 1<sup>a</sup> settembre 2013 la Regione Piemonte ha riavviato il monitoraggio di detti elementi, su tutto il servizio ferroviario del territorio regionale, ad opera di un'Impresa terza specializzata nel settore.

La sintesi del monitoraggio è rappresentata dalla seguente tabella in cui si rileva lo scostamento tra i dati elaborati per ciascun elemento caratteristico e gli standard minimi contrattualmente previsti per l'annualità 2014 (colonna del valore obiettivo).

		PERIODO	DAL	01/01/2014
			AL	31/12/2014
		a	b	c
N°	Caratteristica del servizio	n° treni rilevati (osservazioni)	n° treni (osservazioni) conformi	Rapporto Conformità % (b/a)
3,1	Pulizia dei locali	3180	2830	89,0
3,2	Pulizia dei sedili	3180	2851	89,7
3,3	Servizi igienici	3180	2337	73,5
3,4	Riscaldamento/Climatizzazione	3180	2977	93,6
3,5	Informazione a bordo	3180	1885	59,3
3,6	Porte di accesso	3180	3180	100,0
3,7	Porte intercomunicanti	2430	1890	77,8
3,8	Esterno carrozza	3180	1382	43,5

d	e
Valore obiettivo Anno 2014 %	Delta % (c-d)
90,0	-1,01
66,0	23,65
74,0	-0,51
92,0	1,62
68,0	-8,72
76,0	24,00
97,0	-19,22
65,0	-21,54

**Tabella 1 - Sintesi del monitoraggio del servizio di Trenitalia**

Nell'ottica del principio contrattuale del miglioramento continuo, i valori minimi della qualità servizio assumono annualmente valori più elevati. Allo stato le deficienze del servizio, piuttosto rilevanti per alcuni elementi quali l'informazione a bordo con sistemi sonori e/o video, il funzionamento delle porte intercomunicanti fra le vetture e la pulizia dell'esterno carrozza, portano all'applicazione di sanzioni per € 304.926,62 euro a carico di Trenitalia.

Oltre a ciò il Contratto prevede anche la previsione di un indice di sistema, su base annuale, che rappresenta una valutazione complessiva del viaggio; il calcolo di detto indice si basa su una somma delle osservazioni delle medesime caratteristiche tecniche di servizio della tabella precedente ponderate fra loro in funzione della soddisfazione espressa dall'utenza relativamente a ciascuna caratteristica, secondo le rilevazioni di un'indagine di *customer satisfaction*.

Il valore obiettivo dello standard è fissato annualmente in sede di Comitato Tecnico di gestione del Contratto sulla base delle misurazioni dell'annualità precedente, degli impegni assunti da

Trenitalia in materia di rinnovo del materiale rotabile e sviluppo del programma degli investimenti, al fine del miglioramento continuo del servizio.

L'applicazione dell'algoritmo per il 2014 porta alla determinazione di un premio a favore di Trenitalia S.p.A. pari a 10.000 euro.

		a	b	c	i	l			
N°	Caratteristica del servizio	n° treni rilevati (osservazioni)	n° treni (osservazioni) conformi	Rapporto Conformità % (b/a)	Grado soddisfazione e clientela	Iq Indice qualità (b x)	m	Valore obiettivo Iq 2014	77,50
3,1	Pulizia dei locali	3180	2830	89,0	12,16	10,82	n	Punti decimali scostamento (l-m) x 10	9,46
3,2	Pulizia dei sedili	3180	2851	89,7	12,26	10,99			
3,3	Servizi igienici	3180	2337	73,5	10,85	7,97	o	Premio unitario C/p.to decimale	1.000,00
3,4	Riscaldamento/Climatizzazione	3180	2977	93,6	13,20	12,36			
3,5	Informazione a bordo	3180	1885	59,3	12,68	7,52	p	Premio totale C (n x o)	10.000,00
3,6	Porte di accesso	3180	3180	100,0	12,93	12,93			
3,7	Porte intercomunicanti	2430	1890	77,8	13,39	10,41			
3,8	Esterno carrozza	3180	1382	43,5	12,52	5,44			
TOTALE					78,45				

**Tabella 2- Determinazione del premio**

I dati di monitoraggio rilevati dagli ispettori regionali sono applicabili anche per il Contratto di Servizio fra Agenzia e GTT S.p.A.

Tuttavia gli elementi di valutazione sono differenti per i due Contratti di Servizio, e le sanzioni a carico di GTT per il 2014 sono pari a 3.550 euro, per lo più applicate a causa dei servizi igienici non utilizzabili.

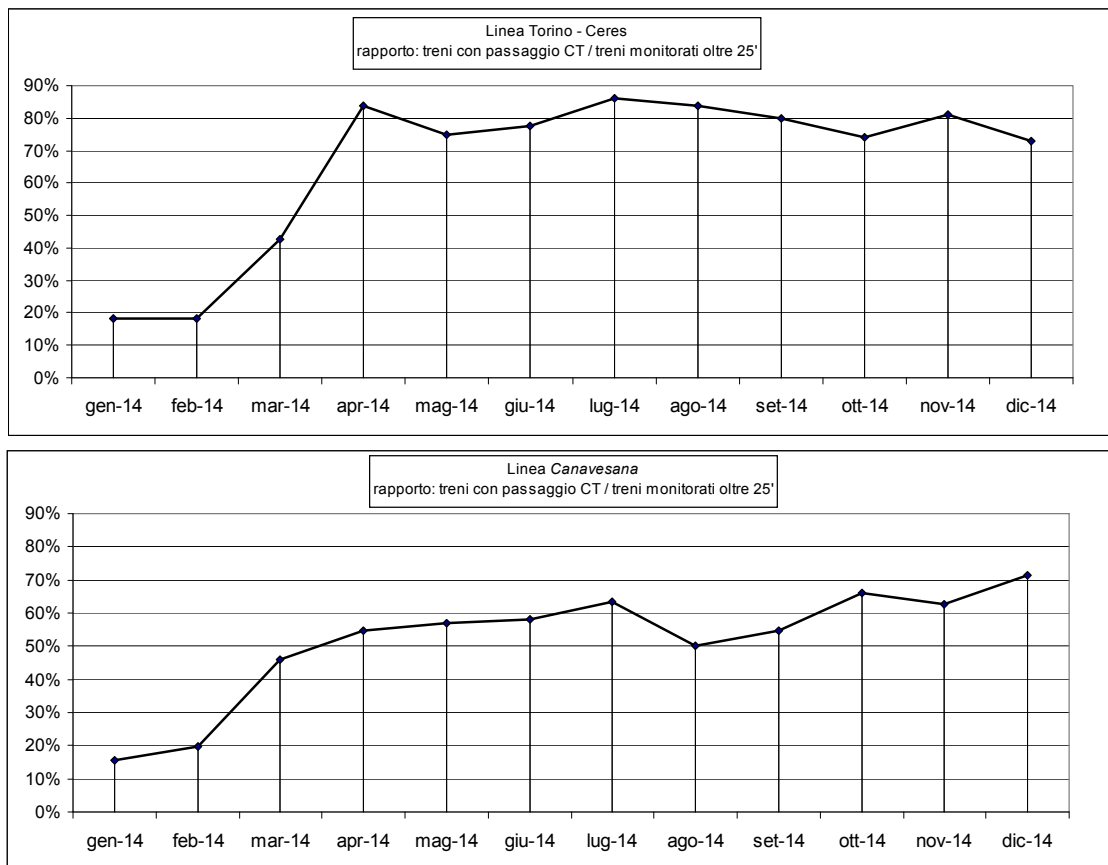
Il monitoraggio dei servizi ferroviari di GTT in tema di puntualità ed affidabilità è stato effettuato sulla base dei dati ricevuti dall'Impresa, verificati tramite il sistema informativo PIC di RFI per quanto riguarda la linea sfm1 Canavesana, dai consuntivi degli ispettori regionali e nel corso dei sopralluoghi diretti dell'Agenzia a seguito di segnalazioni provenienti da Enti, da utenti o da terzi interessati. Se si escludono le cause di ritardo e/o di soppressione non attribuibili all'Impresa ferroviaria, stabilite dal Contratto di Servizio, in ogni mese sono stati rispettati i livelli minimi di qualità previsti.

Dai report mensili dagli ispettori regionali della Società Scenari Srl – la Società a cui è stato affidato dalla Regione Piemonte il servizio di ispezione sui treni regionali – l'Agenzia ha elaborato l'andamento del servizio di contolleria a bordo dei titoli di viaggio.

Poiché era noto l'allentamento di tale attività da parte del personale delle Imprese ferroviarie, nella prima parte dell'anno l'Agenzia ha evidenziato a GTT la necessità di riattivare le procedure di controllo. L'Agenzia ritiene infatti che la presenza del personale di bordo negli spazi riservati ai viaggiatori sia sinonimo di sicurezza e di regolarità di viaggio da parte degli utenti.

Nel merito le iniziative della dirigenza di GTT hanno prodotto risultati interessanti che possono essere sintetizzati nei seguenti diagrammi, costruiti con i dati di Scenari Srl:





**Figura 7 - Monitoraggio controlleria a bordo treni GTT**

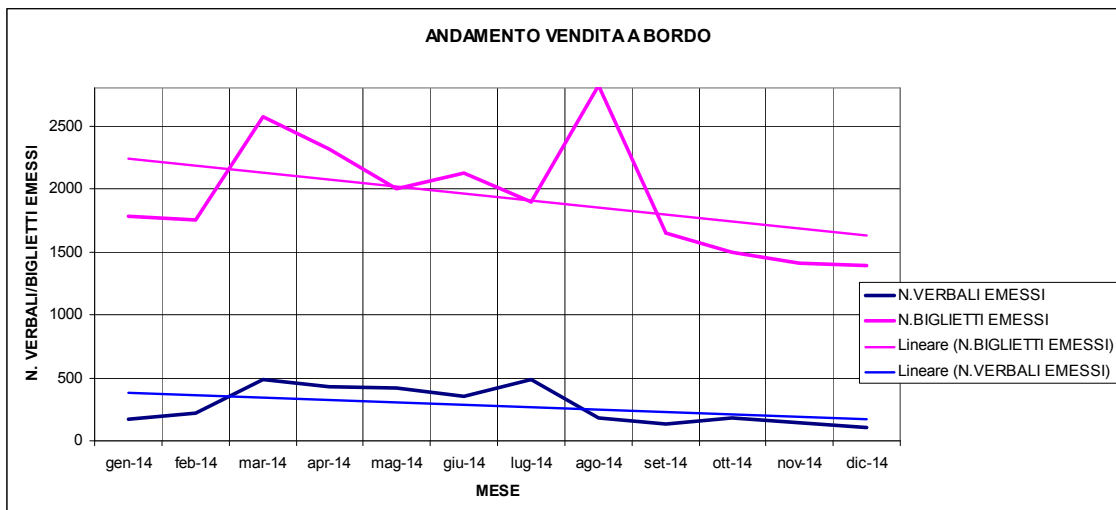
Nelle due curve è rappresentato, per ciascuna delle due linee di GTT, l'andamento del rapporto fra i treni monitorati dagli ispettori regionali per almeno 25' e i treni in cui è stato accertato il passaggio del Capotreno nelle aree occupate dai viaggiatori.

Si ritiene infatti che, per l'ispettore a bordo, un tempo pari almeno a 25' sia sufficiente a rilevare l'azione del personale dell'impresa oltre ad effettuare tutti gli accertamenti previsti dal monitoraggio.

A parità di risultato raggiunto nel mese di dicembre 2014, è evidente la crescita repentina del rapporto sulla linea Torino – Ceres (sfmA) e il maggior transitorio che ha caratterizzato la linea sfm1.

Oltre a ciò la presenza del Capotreno concorre a ridurre l'evasione tariffaria.

I seguenti dati di vendita di biglietti a bordo, per gli utenti sprovvisti per qualsiasi motivo di titoli di viaggio, sono la dimostrazione che il fenomeno dell'evasione non è da trascurare.



**Figura 8 - Andamento vendite biglietti a bordo treno**

I picchi di vendita e di emissione di verbali del mese di agosto 2014 sono dovuti principalmente alla chiusura estiva di alcuni punti vendita di tipologia commerciale, affidatari di biglietti del TPL.

In ogni caso la pendenza delle linee di tendenza dimostra l'efficacia delle iniziative; molto probabilmente, ad assestamento dell'attività di controlleria, la curva dell'andamento delle vendite si smorzerà naturalmente. Nel frattempo continua l'attività di monitoraggio di questa fattispecie.

Nell'ambito dell'obiettivo di attività 2014 **“Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale”** è stata definita un'attività denominata **“Progetto monitoraggio della qualità del servizio con il coinvolgimento dell'utenza”**. Si rimanda a detto obiettivo per la descrizione dettagliata.

#### **Osservazione del servizio urbano e suburbano**

Nel nuovo contratto di servizio per il trasporto urbano e suburbano all'art. 26 (obblighi di informazione) si prevede che l'Ente titolare del contratto di servizio abbia accesso on line ai dati giornalieri del servizio, al fine di monitorare la quantità e la regolarità del servizio erogato.

A tale scopo è proseguita nel 2014 la connessione su VPN (Virtual Private Network) attraverso la quale il personale dell'Agenzia può accedere da remoto all'interfaccia grafica del SIS di GTT. È possibile pertanto sia monitorare l'andamento in tempo reale delle linee urbane e suburbane sia effettuare delle ricerche nello storico dell'esercizio per un massimo di 60 giorni trascorsi, per individuare le cause di specifici ritardi o cancellazioni di corse.

Mensilmente l'Agenzia acquisisce direttamente presso il centro elaborazione dati SIS di GTT dei set di dati elementari dello storico dell'esercizio al fine di costituire un data base contenente tutti i movimenti dei mezzi eseguiti nell'anno della rete urbana e suburbana di Torino.

Le tabelle del data base contengono gli intertempi, i ritardi e i chilometri effettuati dai tram e dai bus.

I mezzi sono monitorati al fine di elaborare degli indicatori sui chilometri percorsi e sul “non circolante” ovvero i mezzi fermi in deposito.

Si sta lavorando, inoltre, con il consorzio 5T per l’accesso ai dati di velocità commerciale e di asservimento della rete semaforica.

### **Osservazione del servizio extraurbano**

Per l’osservazione del Servizio extraurbano l’Agenzia e la Città Metropolitana (ex-Provincia) di Torino impiegano il Sistema OTX che hanno progettato e finanziato e che attualmente consente di monitorare l’intera flotta di veicoli in Servizio di TPL extraurbano impegnati sulle Autolinee di competenza di entrambi gli Enti (oltre 900 veicoli, ca. 200 dei quali utilizzati sui Servizi di competenza dell’Agenzia).

Per il collegamento tra i mezzi di trasporto ed il centro di controllo ci si avvale di SIM il cui costo è ripartito con la Città Metropolitana.

L’Agenzia, in particolare, impiega da alcuni anni il Sistema OTX come supporto alle attività di monitoraggio delle prestazioni dei Servizi di TPL extraurbano di propria competenza, garantendone il mantenimento della disponibilità e delle prestazioni, attraverso specifici supporti di analisi periodica e reportistica (c.d. *Cruscotto OTX*), sviluppata nel corso degli anni in relazioni alle esigenze di monitoraggio del Servizio da parte dell’Agenzia.

Nel corso del 2014 è stata ultimata l’attività di rinnovamento degli apparati di bordo OTX, con installazione della versione COBRAM-XP2, tecnologicamente più avanzata e dotata di maggiore capacità di interfaccia con apparati esterni. L’implementazione dei nuovi apparati di bordo (avviata nel 2013) ha interessato complessivamente 161 veicoli in Servizio di TPL di competenza dell’Agenzia; si prevedono in futuro possibili estensioni degli apparati XP2 alla restante parte della flotta (di competenza della Città Metropolitana).

Nel corso del 2014 è stata inoltre portata a termine l’implementazione di un *upgrade* dell’algoritmo OTX (software di Centro), che oggi è in grado di:

- recepire le “dichiarazioni” trasmesse, nell’ambito del Sistema BIP, dall’autista del Servizio svolto (targa che effettua la corsa);
- utilizzare tali informazioni aggiuntive per incrementare l’efficienza di associazione “veicolo-corsa”, lavorando in *post-processing* rispetto all’algoritmo OTX originario.

Nel corso del 2014 sono infine proseguite specifiche attività (alcune delle quali avviate già negli anni passati), finalizzate ad estendere e rafforzare le attuali funzionalità del Sistema OTX, in particolare:

- la sperimentazione di apparati “conta-passeggeri” integrati con il Sistema OTX, installati (con la collaborazione delle Società Terze “Eurotech” e “Divitech”) su un numero limitato di veicoli, al fine di valutarne la funzionalità e la possibilità/opportunità di una futura estensione alla flotta in Servizio di TPL interessata;
- la creazione di un portale WEB di libero accesso ai dati raccolti e gestiti dal Sistema OTX (*OTX Open Data*, disponibile sul sito internet dell’Agenzia), nell’ambito del piano complessivo a livello regionale della predisposizione di strumenti per promuovere l’accessibilità dei dati a scopo professionale da parte di privati cittadini interessati. E’ in corso di valutazione, in funzione degli accessi registrati, la possibilità di estendere le informazioni messe a disposizione sul portale (dati in tempo reale, consuntivazioni quali-quantitative del Servizio svolto, ecc.);

lo sviluppo di contatti con i referenti regionali e aziendali del “Progetto BIP” (in particolare di Regione Piemonte/Servizio Trasporti, 5T ed Extra.TO), al fine di garantire un’adeguata futura

possibilità di interfaccia e scambio dati tra il nuovo Sistema BIP (in corso di avvio nel Territorio di competenza dell'Agenzia) e OTX, con particolare riferimento alla messa a disposizione dei dati di validazione dei titoli di viaggio, al fine di consentire tutte le elaborazioni ed analisi utili (i.e. frequentazione corse, matrici O/D, saliti/discesi per fermata, ecc.).

#### Indicatore di risultato 2014

I dati di cui alla Tabella 1 e alla Tabella 2 sono stati formalizzati nel Verbale del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto AMM – Trenitalia del 27/03/2015.

I dati di cui alla Figura 7 e alla Figura 8 sono stati formalizzati nel Verbale del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto AMM – GTT del 30/01/2015.

Report puntualità ed affidabilità del servizio ferroviario metropolitano

Giugno 2014



Verballi di Comitato Tecnico di gestione del contratto

31/12/2014

#### **Competenza SAM6**

---

*Autorizza - previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli Enti territoriali competenti o, per quanto riguarda gli impianti tranviari, dall'U.S.T.I.F. - l'esercizio delle nuove linee di trasporto pubblico (istituzione di nuovi percorsi e nuove fermate e utilizzo del materiale rotabile) o delle maggiori modifiche di quelle esistenti; approva inoltre, previo nulla osta ai fini della sicurezza rilasciato dall'U.S.T.I.F., il regolamento di esercizio tranviario.*

#### Indicatore di risultato 2014

Vedere competenza SAM2

31/12/2014

#### **Competenza SAM7**

---

*Svolge, agli effetti della regolarità di servizio, le attività inerenti i compiti e le funzioni di cui al D.P.R. 753/1980 relativamente a scale mobili ed ascensori in servizio pubblico, compresi gli impianti fissi di trasporto che costituiscono punti di accesso alla metropolitana di Torino (partecipazione, quale organo competente agli effetti della regolarità di servizio, alle verifiche e prove funzionali eseguite dall'USTIF per il rilascio da parte del medesimo Ufficio del nulla-osta all'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio dei nuovi impianti, rilascio delle predette autorizzazioni subordinatamente al favorevole esito delle verifiche e prove funzionali, visite ispettive periodiche sugli impianti).*

#### Descrizione attività 2014

Nel corso del 2014 si sono svolti complessivamente 17 sopralluoghi ai sensi del DPR 753/80 con la partecipazione dell'Agenzia (in qualità di Ente concedente), delle Amministrazioni territorialmente interessate e delle Società concessionarie dei singoli Servizi coinvolti, in particolare:

- Servizio Urbano-Suburbano (GTT) = 12 sopralluoghi
- Servizio Extraurbano (Extra.TO e Società esercenti) = 4 sopralluoghi
- Altri Servizi (Moncalieri, Settimo T.se, Sostitutivo Ferroviario GTT) = 1 sopralluogo.

#### Indicatore di risultato 2014

Atti amministrativi: vedere competenza SAM2

31/12/2014

#### **Competenza SAM8**

---

*Autorizza i servizi di trasporto pubblico in regime di concorrenza esclusi dai contratti di servizio.*

#### Descrizione attività 2014

Con D.D. n. 241 del 07/06/2013 l'Agenzia ha autorizzato l'A.T.I. Alivision S.C.a. r.l. e Formento S.n.c. ad istituire una linea di trasporto passeggeri su strada non contribuito Torino Lingotto FS – Caselle Aeroporto.

Nei primi mesi del 2014 le Società Alivision e Formento hanno presentato istanza di modifica del percorso della linea non contribuita Torino Lingotto FS – Caselle Apt chiedendo l'istituzione di una fermata aggiuntiva in Largo Marconi, Torino. L'autorizzazione non è stata concessa in quanto detta fermata è ubicata nei pressi della stazione ferroviaria di Porta Nuova (in prossimità dell'ingresso su via Nizza) e insiste pertanto su di un bacino d'utenza largamente sovrapposto a quello della linea di trasporto pubblico locale n. 268 Torino Porta Nuova-Caselle APT.

Prima di autorizzare l'istituzione di un nuovo servizio di trasporto pubblico non contribuito occorre pertanto verificarne la coerenza con i servizi di linea effettuati dal Consorzio Extra.TO, cui l'Agenzia ha assegnato, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, la gestione in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nell'Area Metropolitana di Torino per il periodo 01 agosto 2012 – 31 luglio 2018, per evitare che l'istituzione della nuova linea comporti, per il Consorzio, una riduzione dei proventi derivanti dalle tariffe e, conseguentemente, la necessità di rivedere l'entità delle compensazioni economiche dovute.

A seguito di tale provvedimento la società Alivision S.c.a r.l. ha preannunciato ricorso al TAR in ordine al provvedimento di diniego dell'autorizzazione alla modifica del percorso e ha infine sospeso il servizio di collegamento Torino Lingotto FS – Caselle Apt motivandolo con le perdite di esercizio che sarebbero derivate dal mancato accoglimento della domanda di variazione del percorso.

In data 17/11/2014 è stato notificato, presso la sede dell'Agenzia, il ricorso presentato da Alivision S.c.a r.l. innanzi al T.A.R. per il Piemonte contro l'Agenzia e nei confronti di EXTRA.TO S.c.a r.l. e di SADEM S.p.A. per l'annullamento previa tutela cautelare della determinazione dirigenziale n. 285 del 28 luglio 2014 di diniego dell'autorizzazione alla modifica del percorso.

Con Deliberazione n. 20 del 12/12/2014 il Consiglio d'Amministrazione ha autorizzato l'Agenzia a resistere in giudizio a seguito del ricorso presentato da Alivision S.C.a. r.l.

#### Indicatore di risultato 2014

Informativa al Consiglio d'Amministrazione

12/09/2014

#### **Competenza SAM9**

---

*Concorre alla valutazione programmata dei risultati e alla definizione delle azioni correttive occorrenti per il raggiungimento degli obiettivi di programma.*

Attività trasversale svolta congiuntamente tra i servizi che compongono l'Area Pianificazione e Controllo.

#### **Competenza SAM10**

---

*Assicura direttamente o tramite consulenze specialistiche l'individuazione dei fattori di rischio e delle misure per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, nel rispetto della normativa vigente, avvalendosi della collaborazione dei dirigenti dell'ente per l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie.*

*Elabora le procedure di sicurezza a livello generale e, per quanto di competenza, le misure preventive e protettive. Provvede ai sistemi di sicurezza interni all'ente con la collaborazione dei servizi generali.*

*Cura i necessari programmi di informazione e formazione dei lavoratori sull'antifortunistica.*

#### Descrizione attività 2014

I fattori di rischio sono stati individuati e riportati nel Documento di Valutazione dei Rischi per la Salute e la Sicurezza, predisposto ai sensi dell'art.28 comma 2 lett. a, b, c, del D.Lgs. 9/4/2008 n.81 e s.m.i. (ex art.4 D.Lgs. n.626/94 e s.m.i.). Una copia delle Schede di Valutazione dei Rischi, unitamente al Documento "Condizioni generali di sicurezza sul lavoro" e a una copia del "Piano di Emergenza ed evacuazione" è stata consegnata a tutto il Personale operante stabilmente in Agenzia, che è stato altresì informato sui possibili rischi nei quali potrebbe incorrere durante lo svolgimento dell'attività lavorativa e sulle cautele da impiegare.

La prima edizione del DVR risale all'anno 2004: ancorché le attività svolte nei locali utilizzati dall'Agenzia non abbiano subito modificazioni sostanziali (ai fini dei rischi per la sicurezza dei lavoratori), al fine di garantire la validità dei contenuti del Documento di Valutazione Rischi il medesimo è stato oggetto di revisione e/o aggiornamento con periodicità triennale. L'ultima revisione risale al mese di settembre 2011.

Le dotazioni di sicurezza presenti in Agenzia (impianti antincendio, estintori, luci di emergenza, etc.) sono mantenute con cadenza semestrale da Ditta specializzata come previsto dal DVR. I verbali di controllo periodico sono custoditi presso il Servizio Prevenzione e Protezione.

Tutto il personale coinvolto nei Servizi di sicurezza e prevenzione (SPP, Primo Soccorso, Evacuazione e Antincendio, RLS) frequenta regolarmente, come consuetudine, specifici corsi di aggiornamento in modo da garantire una costante informazione in merito all'evoluzione sia della normativa di settore che delle relative buone pratiche.

Indicatore di risultato 2014

Atto amministrativo: Documento Valutazione Rischi redatto ex D.Lgs  
9/4/2008 n.81 – Aggiornamento settembre 2011

31/12/2014

**Competenza SAM11**

---

*Collabora con il medico competente e partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza.*

Descrizione attività 2014

Nel corso dell'anno sono state regolarmente effettuate sia le visite mediche periodiche eventualmente previste per i rischi individuati (VDT) che la visita annuale degli ambienti di lavoro da parte del Medico Competente appositamente incaricato.

Indicatore di risultato

Referti di idoneità alla mansione e verbali di visita

23/10/2014

## PROGETTO 2 – ISTITUZIONALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	2.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL, gestione delle risorse finanziarie
DESCRIZIONE	Adempimento dei compiti statutari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno

Le pagine seguenti riportano le attività di programma sviluppate dai servizi Segreteria Generale, Giuridico, Contratti e Personale, Bilancio e Ragioneria, individuando per ciascuna di esse il contenuto dell'attività, la descrizione di quanto sviluppato nel 2014 e gli indicatori di risultato.

Le attività ivi descritte sono quelle svolte per adempiere ai compiti statutari e istituzionali.

REFERENTE GESTIONALE	Direttore Area Istituzionale Finanze, giuridico e risorse
SERVIZI COINVOLTI	Giuridico, contratti e personale
SERVIZI COINVOLTI	Segreteria generale
SERVIZI COINVOLTI	Bilancio e Ragioneria
RIFERIMENTO BILANCIO	PEG - PARTE III – Graduatoria delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto



## SGE Servizio Segreteria generale

### **Competenza**

---

*Cura tutte le attività necessarie per il regolare funzionamento del consiglio d'amministrazione ed in particolare le convocazioni, anche via posta elettronica, gli ordini del giorno e la redazione degli originali e degli estratti delle deliberazioni; cura altresì i procedimenti connessi all'approvazione, alla pubblicazione, all'eventuale controllo, all'esecutività e alla comunicazione interna, anche mediante intranet, delle deliberazioni.*

#### Indicatore di risultato

Oltre alle attività necessarie a garantire il regolare funzionamento del CDA e dell'Assemblea (convocazioni, predisposizione degli odg ecc) sono stati curati i procedimenti relativi alla predisposizione, approvazione e pubblicazione di:

n. 23 deliberazioni CDA (anno 2014) pubblicate sull'Albo Pretorio on-line di cui 31/12/2014  
aventi ad oggetto TPL 7

n. 4 deliberazioni Assemblea (anno 2014) pubblicate sull'Albo Pretorio on-line 31/12/2014  
di cui aventi ad oggetto TPL 0

### **Competenza**

---

*Cura la raccolta, la pubblicazione ed il registro dei decreti del presidente dell'Agenzia, nonché delle determinazioni dei dirigenti, avvisi di procedura comparativa e accordi di programma provvedendo altresì alla loro comunicazione interna, anche attraverso intranet.*

#### Indicatore di risultato

N. 517 registrazioni determinazioni dirigenziali 2014 di cui TPL: N. 190 31/12/2014

Pubblicazione determinazioni 2014 sull'Albo Pretorio on-line – N. 518 31/12/2014

### **Competenza**

---

*Svolge l'attività di verifica della regolarità procedurale e della completezza delle proposte di deliberazione redatte dai vari servizi, nonché dei decreti del presidente dell'Agenzia e delle determinazioni dei dirigenti.*

#### Indicatore di risultato

attività correntemente svolta sulle determinazioni adottate dagli uffici e sulle proposte di deliberazione. L'attuale organizzazione non prevede rilascio di pareri. 31/12/2014

### ***Competenza***

---

*Cura gli adempimenti amministrativi inerenti l'esecuzione delle sanzioni alle imprese affidatarie dei servizi di trasporto pubblico.*

#### Indicatore di risultato

Nessuna evenienza

### ***Competenza***

---

*Predisporre i regolamenti dell'ente.*

Indicatore di risultato: n. 0 Regolamenti modificati

## **BER Servizio Bilancio e Ragioneria**

### **Competenza BER1**

---

*Predisporre i documenti previsionali, programmatici e gestionali, su indicazione del direttore generale e degli altri dirigenti, nelle forme previste dalla legislazione vigente.*

#### Indicatore di risultato

Piano Esecutivo di gestione 2014 – deliberazione C.d.A. n. 1 del 25/02/2014

### **Competenza BER2**

---

*Formula e coordina le proposte dei servizi per le variazioni dei documenti previsionali.*

#### Indicatore di risultato

n. 3 Variazioni Bilancio Preventivo 2014 – Pluriennale 2014/2016 – deliberazioni:

- n. 4 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 24/03/2014
- n. 12 del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30/07/2014 – n. 3 dell'Assemblea del 18/09/2014;
- n. 18 del Consiglio di Amministrazione nella seduta 27/10/2014 – n. 4 dell'Assemblea del 27/11/2014

### **Competenza BER3**

---

*Predisporre il rendiconto della gestione.*

#### Indicatore di risultato

N. 1 Rendiconto della gestione 2013 – deliberazione Assemblea n. 1 del 29/04/2014

### **Competenza BER4**

---

*Cura i sistemi di contabilità generale - finanziaria ed economico patrimoniale - collaborando alla predisposizione di applicativi informatici finalizzati alla tenuta dei sistemi di contabilità.*

#### Indicatore di risultato

La gestione si è svolta regolarmente nel corso dell'intero esercizio.

### **Competenza BER5**

---

*Cura i rapporti con gli organi istituzionali preposti al controllo dell'ente, con la predisposizione di certificazioni, statistiche, e documenti relativi all'attività economico - finanziaria.*

#### Indicatore di risultato

N. 1 Referto Controllo Gestione 2014 approvato con determinazione dirigenziale n. 240 del 26 giugno 2014

N. 4 incontri con il Collegio dei Revisori dei Conti regolarmente verbalizzati (verbale del 20/01/2014, verbale del 29/05/2014, n. 2 verbali del 31/07/2014, n. 2 verbali del 28/10/2014).

### **Competenza BER6**

---

*Provvede alla gestione della contabilità finanziaria generale secondo i principi e le caratteristiche strutturali del bilancio corrente, per investimenti e conto terzi, nelle fasi delle entrate e delle spese, con verifica delle reciproche correlazioni e vincoli.*

#### Indicatore di risultato

- N. 83 accertamenti (di cui n. 33 per TPL), n. 217 impegni (di cui n. 37 per TPL).

### **Competenza BER7**

---

*Gestisce la contabilità economico-patrimoniale generale prevista dal T.U.E.L.*

#### Indicatore di risultato

N. 1374 articoli in partita doppia al 31/12/2014

### **Competenza BER8**

---

*Provvede agli adempimenti connessi al rilascio:*

- *dei pareri di regolarità contabile sulle proposte di deliberazione che comportino disposizioni di entrate e prenotazioni di spesa;*

- *dei visti di regolarità contabile sulle determinazioni che comportino accertamenti di entrate e impegni di spesa.*

#### Indicatore di risultato

Pareri su proposte di deliberazione: non è stato richiesto alcun parere

Visti di regolarità contabile: apposti n. 122 visti

### **Competenza BER9**

*Provvede alla riscossione delle entrate ed alla liquidazione delle spese, con controlli amministrativi, contabili e fiscali.*

#### **Indicatore di risultato**

La gestione delle entrate e delle spese, con i relativi controlli, si è svolta regolarmente. Sono state assunte n. 31 determinazioni di incasso (incluso servizio TPL) e n. 69 determinazioni di liquidazione (incluso servizio TPL).

La tempestività dei pagamenti può essere rappresentata mediante "l'indicatore di tempestività dei pagamenti", calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento (Art. 9, comma 3 del DPCM 22/09/2014).

Sono stati calcolati due tipi di indicatori:

#### **1) indicatore generale dei pagamenti**

l'indicatore è calcolato su tutte le fatture oggetto di pagamento comprese quelle emesse nell'ambito dei **contratti di concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale**; l'indicatore è condizionato dal tempo impiegato affinché le risorse regionali e i contributi statali destinati al finanziamento delle spese per il **TPL** siano effettivamente trasferiti all'Agenzia; per il 2014 tale indicatore è pari a 254,09 giorni

#### **2) indicatore specifico dei pagamenti**

l'indicatore è calcolato sulle fatture emesse dai fornitori di beni e servizi strumentali all'attività dell'Agenzia (**al netto delle fatture relative ai servizi di TPL**); per il 2014 tale indicatore è pari a -10,81 giorni.

E' stata portata a termine n. 1 procedure di pagamento a favore degli istituti previdenziali a seguito dell'attivazione degli interventi sostitutivi ai sensi dell'art. 4 D.P.R. n. 207/2010 per le fatture che presentavano DURC irregolari.

### **Competenza BER10**

*Cura la gestione di un servizio economato, cui viene preposto un responsabile, per la gestione di cassa delle spese d'ufficio di non rilevante ammontare*

#### **Indicatore di risultato**

N. 3 determinazioni gestione cassa economale: emessi n. 33 buoni di pagamento.

### **Competenza BER11**

---

*Tiene i rapporti con la tesoreria provinciale per la gestione delle liquidità - nei reciproci vincoli e correlazioni - ivi comprese quelle in contabilità speciale presso la Banca d'Italia, mediante:*

- *emissione degli ordinativi di incasso e degli ordini di pagamento;*
- *verifiche quotidiane, trimestrali ed annuali del giornale di cassa;*
- *conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie e straordinarie del collegio dei revisori.*

#### Indicatore di risultato

Ordinativi di incasso e ordini di pagamento: emesse N. 225 REVERSALI DI INCASSO (di cui n. 113 relative direttamente alla gestione dei servizi TPL) e N. 932 MANDATI DI PAGAMENTO (di cui n. 238 relativi direttamente alla gestione dei servizi TPL).

Conciliazione delle verifiche di cassa ordinarie del collegio dei revisori: N. 4 verifiche di cassa regolarmente verbalizzate dai revisori dei conti nelle date 20/01/2014, 29/05/2014, 31/07/2014 e 28/10/2014.

### **Competenza BER12**

---

*Cura gli adempimenti concernenti la gestione dei trattamenti retributivi del segretario, del direttore generale e dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, dei collaboratori esterni ed alla conservazione della relativa documentazione.*

#### Indicatore di risultato

N. 263 listini.

### **Competenza BER13**

---

*Cura gli adempimenti concernenti il trattamento pensionistico e previdenziale dei componenti gli organi di direzione politica e di tutti i dipendenti dell'ente.*

#### Indicatore di risultato

Trasmessi n. 24 UNIEMENS (nr. 12 per i dipendenti gestione ex Inpdap e nr. 12 per dipendenti a tempo determinato e/o collaboratori gestione INPS) - Il versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali, nonché le relative dichiarazioni, sono stati eseguiti osservando la mensile periodicità.

### **Competenza BER14**

---

*Provvede alle dichiarazioni ed alle certificazioni di sostituto di imposta relativamente a dipendenti, amministratori e collaboratori esterni.*

#### Indicatore di risultato

Rilasciati n. 29 CUD; n. 9 certificazioni – Elaborati e trasmessi il modello 770/2014 semplificato, 770/2014 ordinario e n. 1 dichiarazione IRAP.

### **Competenza BER15**

---

*Provvede alla gestione del sistema generale di rilevazione delle presenze/assenze dei dipendenti.*

#### Indicatore di risultato

n. 3034 giustificativi gestiti.

### **Competenza BER16**

---

*Provvede alle liquidazioni delle indennità spettanti al presidente ed ai componenti degli organi di direzione politica.*

#### Indicatore di risultato

N. 0 listini.

### **Competenza BER17**

---

*Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.*

#### Indicatore di risultato

N. 2 determinazioni; n. 8 mandati, n. 1 dichiarazione INAIL.

## GCP Servizio Giuridico, Contratti e Personale

### **Competenza GCP1-GCP2**

*Assistenza giuridico amministrativa agli organi dell'ente, sia di direzione politica che amministrativa, in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto e ai regolamenti, a tal proposito collaborando con il segretario ed il direttore generale.*

*Cura la raccolta della normativa comunitaria, nazionale, regionale, le proposte di legge, gli atti amministrativi in genere di interesse per le funzioni dell'Agenzia.*

#### Indicatore di risultato

n. 6 pareri resi a proposte di determinazioni.

### **Competenza GCP3**

*Cura i procedimenti relativi alla scelta del contraente per tutti i contratti dell'ente per i quali si procede mediante asta pubblica, licitazione privata e appalto concorso ovvero per i contratti a trattativa privata nei soli casi determinati su richiesta del dirigente competente, del segretario o del direttore generale.*

#### Indicatore di risultato

Determinazioni di affidamento

Tipologia	n. procedure
03-PROCEDURA NEGOZIATA PREVIA PUBBLICAZIONE DEL BANDO	1
08-AFFIDAMENTO IN ECONOMIA - COTTIMO FIDUCIARIO	7
23-AFFIDAMENTO IN ECONOMIA - AFFIDAMENTO DIRETTO	52
Totale complessivo	60

### **Competenza GCP4**

*Cura gli adempimenti relativi alla stipulazione di tutti i contratti dell'ente (convenzioni e scritture private comprese), compresa la registrazione.*

#### Indicatore di risultato

n. 5 contratti repertoriati

n. 2 accordi di programma

### **Competenza GCP5**

*Provvede agli adempimenti relativi alla legislazione antimafia. Cura gli accertamenti sulla veridicità delle dichiarazioni sostitutive rese dai contraenti e dai concorrenti ai fini della partecipazione alle gare e adotta le eventuali determinazioni conseguenti.*



Indicatore di risultato

n. 233 (DURC)

**Competenza GCP6**

---

*Cura la raccolta, la classificazione, la collocazione e la conservazione, mediante la formazione di fascicoli, di tutti i documenti appartenenti all'Agenzia.*

Indicatore di risultato

Documenti protocollati:

Arrivo	4801
Interno	82
Partenza	1587
Totale complessivo	6470

**Competenza GCP7 – GCP8**

---

*Cura l'istruttoria, la predisposizione e la periodica revisione della pianta organica dell'ente e dei profili professionali, su indicazione del direttore generale*

*Provvede alla programmazione dell'acquisizione di risorse umane su indicazione del direttore generale, predisponendo le proposte inerenti i piani di assunzione.*

Indicatore di risultato

*N. 1 delibera di approvazione adozione del programma triennale del fabbisogno di personale ai sensi dell'art. 6 del d.lgs 165/2001 relativo agli anni 2014-2015-2016.*

**Competenza GCP9**

---

*Cura i procedimenti di concorso e di selezione del personale preordinati alla costituzione di rapporti di lavoro subordinato, anche fornendo supporto alle commissioni esaminatrici.*

Nessuna evenienza

**Competenza GCP10**

---

*Cura i procedimenti preordinati all'assunzione in servizio e predispone i contratti individuali di lavoro.*

Indicatore di risultato

N. contratti di lavoro a tempo determinato: 1.

**Competenza GCP11**

---

*Cura i procedimenti preordinati all'attribuzione degli incarichi professionali, di collaborazione, di consulenza nelle diverse forme, su richiesta dei dirigenti, e preventiva comunicazione al*

*direttore generale per le valutazioni in ordine alla coerenza organizzativa nel complesso dell'ente.*

*Indicatore di risultato*

Nessuna evenienza..

***Competenza GCP12***

---

*Cura la gestione delle pratiche assicurative concernenti gli infortuni del personale, coordinando la tenuta dei registri infortuni.*

*Indicatore di risultato*

Nessuna evenienza.

## PROGETTO 3 - DIREZIONE GENERALE

OBIETTIVO DI PEG	Gestione ordinaria del progetto
ID	3.I
FUNZIONE	Funzioni trasferite o delegate in materia TPL
DESCRIZIONE	Adempimento dei compiti statutari ed eventuale adeguamento alle variazioni del contesto esterno

Le attività ivi descritte sono quelle svolte per adempiere ai compiti statutari e istituzionali.

<b>ATTIVITÀ 1</b>	<b>Attività definite in relazione alle competenze dei servizi e degli uffici (come da scheda allegata)</b>
REFERENTE GESTIONALE	Direttore Generale
SERVIZI COINVOLTI	Servizi generali e sistema informativo
SERVIZI COINVOLTI	Comunicazione e relazioni esterne
RIFERIMENTO BILANCIO	PEG - PARTE III - Graduatoria delle risorse finanziarie - Riassunto previsione per programma-progetto

## Sistema informativo comunicazioni e relazioni esterne

### CRE Comunicazione e Relazioni Esterne

#### **Competenza CRE1**

---

*Garantisce l'esercizio dei diritti di informazione, di accesso agli atti ed ai procedimenti, di partecipazione in favore degli utenti singoli e associati, anche formulando proposte sugli aspetti organizzativi e logistici del rapporto con l'utenza.*

##### Indicatore di risultato

Attività correttamente svolta.

#### **Competenza CRE2**

---

*Provvede, mediante l'ascolto dei cittadini e la comunicazione interna, all'attuazione dei processi di verifica della qualità dei servizi e di gradimento degli stessi da parte dell'utenza interna ed esterna, in collaborazione con gli Uffici Organizzazione e Qualità.*

##### Indicatore di risultato

Ascolto di cittadini o altri enti per segnalazioni o richieste di interventi che si provvede ad indirizzare se di nostra competenza o di altro ente.

#### **Competenza CRE3**

---

*Gestisce la comunicazione e l'immagine con i media*

##### Indicatore di risultato

Collabora direttamente con il Presidente e il Direttore Generale dell'Agenzia per la riuscita dell'Ufficio Stampa, curando e provvedendo ad inoltrare alle varie testate giornalistiche i comunicati stampa, le informazioni ed ogni altro materiale atto alla comunicazione.

#### **Competenza CRE4**

---

*Organizza il centro documentazione tecnica, la rassegna dei quotidiani, periodici, web.*

##### Indicatore di risultato

Si provvede a fornire ai vari uffici informazione sulle varie testate giornalistiche attraverso la pagina di rassegna stampa su intranet.

“Parlano di noi”

Raccolta di articoli pubblicati sui vari quotidiani e periodici locali e inseriti su intranet



### **Competenza CRE5**

---

*Organizza manifestazioni, convegni ed eventi, predisponendo le relazioni istituzionali.*

#### Indicatore di risultato

Sono state effettuate attività di supporto: stampa documentazione, predisposizione cartelle, contatti organizzativi; al fine di assicurare il regolare svolgimento di eventi organizzati dall'Agenzia stessa o di permettere la partecipazione dell'Agenzia ad eventi istituzionali tenutisi fuori sede.

Nel 2014 è stato organizzato il convegno avente ad oggetto "Trasporto Pubblico Locale: il nuovo disegno di legge visto dal Piemonte".

### **Competenza CRE6-CRE7**

---

*Collabora con la direzione generale alla comunicazione delle direttive necessarie alla corretta attuazione degli indirizzi e dei principi in materia di organizzazione e di qualità emanati all'interno dell'ente.*

*Promuove le azioni di informazione volte alla migliore fruibilità dei servizi destinati all'utenza esterna, in particolare mediante l'implementazione dei servizi interattivi presenti sul portale WEB dell'Agenzia, in collaborazione con il Servizio Sviluppo sistema informativo e telecomunicazioni.*

#### Indicatore di risultato

Fornita collaborazione seguendo tutte le direttive.

## SIT Sistema Informativo e Telecomunicazione

### Competenza SIT1

---

*Realizza l'infrastruttura di rete, per dati e fonia, partendo dall'analisi degli uffici per verificare le esigenze di ogni posizione lavorativa.*

#### Indicatore di risultato

n. postazioni aggiornate: 6; Attività correntemente svolta.

### Competenza SIT2

---

*Supporta le problematiche connesse, comprendendovi anche l'acquisto degli apparati necessari a svolgere le normali attività lavorative, sia hardware che software, con una attenta ricerca dei fornitori di componentistica hardware e dei programmi necessari all'utilizzo delle infrastrutture di rete, sia dati che voce.*

#### Indicatore di risultato

N. determine per gli impegni presi per l'acquisto dei materiali e servizi informatici necessari alla gestione ordinaria: 6.

Unità Operativa "Sistema Informativo e Telecomunicazione"

Rapporto sulla dotazione informatica delle Aree e dei Servizi dell'Agenzia

Anno 2014



Attività correntemente svolta.

### **Competenza SIT3**

---

*Assicura le verifiche post-installazione del corretto utilizzo degli apparati, dopo una valutazione in fase di acquisto degli stessi.*

#### Indicatore di risultato

- n. verifiche periodiche: 9;
- n. aggiornamenti software: 12;
- Attività correntemente svolta.

### **Competenza SIT4**

---

*Valuta il livello conoscitivo dell'informatica da parte degli utenti in modo da poter organizzare momenti di formazione o ai singoli o di gruppo.*

#### Indicatore di risultato

- Attività correntemente svolta.

### **Competenza SIT5**

---

*Effettua un'attività di help desk.*

#### Indicatore di risultato

- n. richieste 35.
- Attività correntemente svolta.

### **Competenza SIT6**

---

*Provvede alla manutenzione, monitoraggio e controllo sui server di rete aggiornandoli ove necessario e raccoglie le proposte di miglioramento e le necessità da parte degli addetti.*

#### Indicatore di risultato

- n. aggiornamenti software: 12;
- Attività correntemente svolta.

### **Competenza SIT7**

---

*Analizza le problematiche per la creazione e gestione di un sito web e l'infrastruttura di supporto.*

#### Indicatore di risultato

- Attività correntemente svolta.

## Servizi Generali

### LOG Logistica

#### **Competenza**

---

*Coordina e cura tutte le attività logistiche inerenti il funzionamento della "struttura fisica" attraverso cui l'ente opera con propri uffici.*

#### Indicatore di risultato

Attività correntemente svolta.

#### **Competenza**

---

*Garantisce il presidio della sede così da assicurare l'ottimale funzionamento delle medesime, anche gestendo direttamente o indirettamente le richieste di manutenzione di locali, di arredi e di attrezzature.*

#### Indicatore di risultato

Attività correntemente svolta segnalando ogni qualvolta si renda necessario le inosservanze ai contratti di servizio o problematiche inerenti l'immobile alla ditta incaricata per conto della proprietà e quando si rende opportuno con richieste di preventivi per interventi e affidamento lavori.

#### **Competenza**

---

*Provvede, avvalendosi della collaborazione degli altri servizi interessati, alla definizione delle norme e regole necessarie alla corretta gestione degli spazi e dei locali componenti la sede, coordinandone e controllandone la corretta applicazione.*

#### Indicatore di risultato

Attività correntemente svolta.

#### **Competenza**

---

*Individua l'ottimale distribuzione, secondo gli indirizzi ricevuti dagli amministratori e dalla direzione, dei posti di lavoro negli spazi disponibili.*

#### Indicatore di risultato

Attività svolta secondo necessità.

#### **Competenza**

---

*Collabora al costante contenimento ed alla ottimizzazione dei costi inerenti il funzionamento della "struttura fisica" dell'ente (quali ad esempio: utenze, servizi interni specifici ecc.).*



Indicatore di risultato

Attività correntemente svolta

**Competenza**

---

*Verifica il corretto svolgimento del servizio di riscaldamento e condizionamento.*

Indicatore di risultato

Su indicazione dei vari uffici provvede alla richiesta di intervento tecnico per risolvere le varie problematiche.

**Competenza**

---

*Provvede alla gestione dei contratti relativi ai servizi di pulizia delle aree interne/esterne e di trasloco per tutti gli uffici.*

Indicatore di risultato

Viene predisposta la segnalazione alla ditta di inosservanze rilevante dalla pulizia dei locali come da contratto o l'indicazione di servizi aggiuntivi.

**Competenza**

---

*Provvede ai servizi generali a supporto di tutte le attività dell'ente e in particolare:*

- *alla gestione del parco autovetture dell'ente per quanto riguarda la manutenzione, la fornitura di carburante e la gestione delle spese di mantenimento, provvedendo altresì al controllo dell'uso e alla razionalizzazione dell'uso delle autovetture;*
- *ai servizi di spedizione e recapito della posta esterna ed interna(1);*
- *all'utilizzo delle sale riunioni e delle aree pertinenziali degli edifici sedi d'ufficio;*
- *ai servizi riproduzione di documentazione cartacea a uso interno ed esterno(2);*
- *ai servizi di assistenza agli organi istituzionali;*
- *ai servizi di custodia dei locali;*
- *ai servizi ausiliari di trasporto con autovettura;*
- *ai servizi ausiliari di accoglienza anche a supporto dell'ufficio relazioni con il pubblico*

Indicatore di risultato

Attività correntemente svolta.

## PRV Provveditorato

### **Competenza PRV1-2**

---

*Cura l'acquisizione dei beni, delle risorse strumentali e dei servizi impiegati da parte di una pluralità di uffici, assicurando di norma l'esecuzione e il controllo sui relativi contratti.*

*Cura i provvedimenti finalizzati all'acquisizione di beni e servizi in economia destinati al funzionamento della pluralità dei servizi con le modalità espresse nei provvedimenti regolamentari e di indirizzo dell'ente.*

#### Indicatore di risultato

Le attività vengono svolte correntemente anche in collaborazione con il Sistema informativo e telecomunicazione nonché collaborando con il Servizio Giuridico, Contratti e Personale.

### **Competenza PRV3-PRV4**

---

*Cura il monitoraggio dei consumi di fornitura e servizi in relazione ai diversi centri di costo.*

*Cura i procedimenti di inventariazione dei beni mobili e di assegnazione ai dirigenti competenti, ovvero agli enti destinatari, anche in esecuzione di provvedimenti di concessione.*

#### Indicatore di risultato

Report inventario 2014 (procedura informatica SIPAL).

### **Competenza PRV5**

---

*Cura la gestione dell'archivio e provvede alle concessioni ed alle cessioni ad ogni titolo dei beni mobili, nonché alle dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.*

#### Indicatore di risultato

Attività svolta correttamente per la gestione dell'archivio.

Attività non necessaria per le cessioni e dichiarazioni di fuori uso dei beni mobili.

# **PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE**

**ANNO 2014**

## ***SEZIONE II. OBIETTIVI SPECIFICI***

## PROGETTO 1 - PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

<b>Area strategica</b>	<b>Pianificazione e controllo</b>
<b>OBIETTIVO</b>	<b>Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale</b>
<b>ID</b>	<b>1.II</b>
<b>FUNZIONE</b>	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
<b>DESCRIZIONE</b>	<p>L'Agenzia seguirà il consolidamento e lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppo dell'integrazione fra i vari modi di trasporto lungo le direttrici, anche attraverso proposte di miglioramento dei nodi di interscambio</li> <li>• Inizio degli studi per gli sviluppi futuri dell'SFM a seguito degli interventi infrastrutturali programmati (sfm5 e collegamento c.so Grosseto).</li> <li>• Aggiornare il programma degli investimenti infrastrutturali riguardanti il nodo di Torino e gli assi ferroviari interessati dal SFM e dal SFR</li> <li>• Affidare mediante gara ad una Impresa operante nel settore delle ricerche di mercato, monitoraggio della qualità e statistiche la rilevazione diretta degli utenti treno per treno del Contratto Agenzia – Trenitalia, con la verifica dei passeggeri saliti e discesi per ogni stazione</li> </ul>

<b>RIFERIMENTI BILANCIO</b>	
	<p><b>CAP 530/2 Prestazioni di Servizi</b></p> <p>TOTALE PREVENTIVO € 135.704,00</p> <p>Affidamento indagini frequentazione</p> <p>Previsione: € 79.934,00</p> <p>Consuntivo: Impegnato € 38.452,57 (a seguito ribasso di gara)</p> <p>€ 30.500,00 (per verifica qualità tramite utenza)</p> <p>Consuntivo: Impegnato € 0,00 (attività svolta con risorse interne all'Agenzia e software open source)</p> <p>Orari tabellari e informazione a bordo treno</p> <p>Previsione: € 25.270,00</p>
SPESE CORRENTI – TITOLO I	

	Consuntivo: € 5.538,80 Stampa Orari SFM 2014 € 213,50 Fornitura Roll-Up € 11.373,72 Stampa Orari SFM cambio orario dicembre 2014 <b>TOTALE 17.126,02</b> <b>TOTALE TITOLO I OBIETTIVO 1.II € 55.578,59</b>
SPESE IN CONTO CAPITALE – TITOLO II	<b>CAP 2550/1 Spese in conto capitale</b> Acquisto tabelle orientative in stazione Preventivo € 9.516,00 Consuntivo € 0,00 (Installazione realizzata da RFI)

<b>ATTIVITÀ 1</b>	Consolidamento e sviluppo degli attuali orari del Servizio Ferroviario Metropolitano
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività ed atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Una prima fase del SFM è stata avviata a dicembre 2011 con la linea SFM3. Con la piena operatività del passante di Torino, dicembre 2012 è entrato in funzione il nuovo Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) che con 256 treni al giorno collega 75 stazioni. Il servizio è articolato su cinque linee: SFM1 Pont-Rivarolo-Chieri, SFM2 Pinerolo-Chivasso, SFMA Torino-Aeroporto di Caselle-Ceres, SFM3 Torino-Susa/Bardonecchia, SFM4 Torino-Bra.

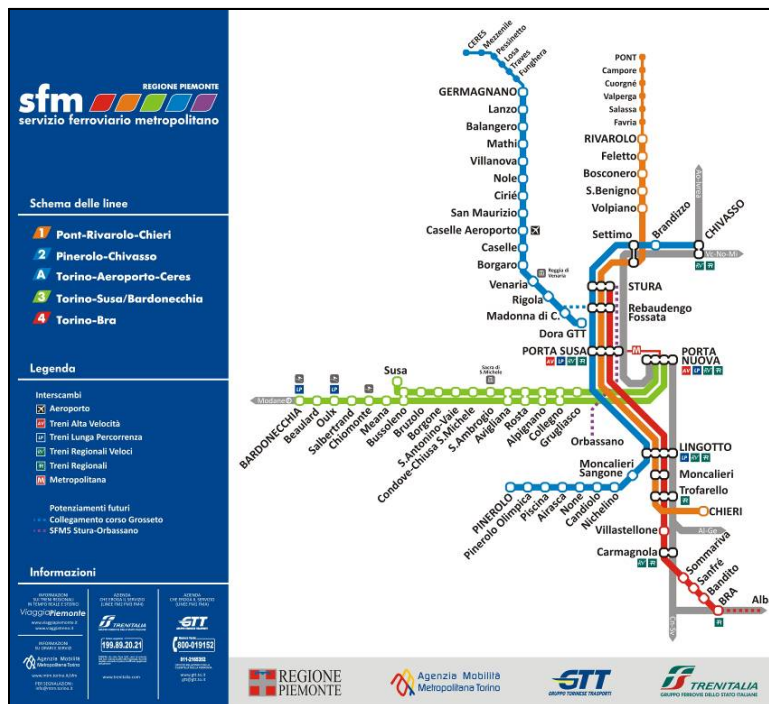


Figura 9 – Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2012

Da giugno 2013 sono entrati a far parte del sistema SFM anche le linee Torino-Fossano (SFM 7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFM B).

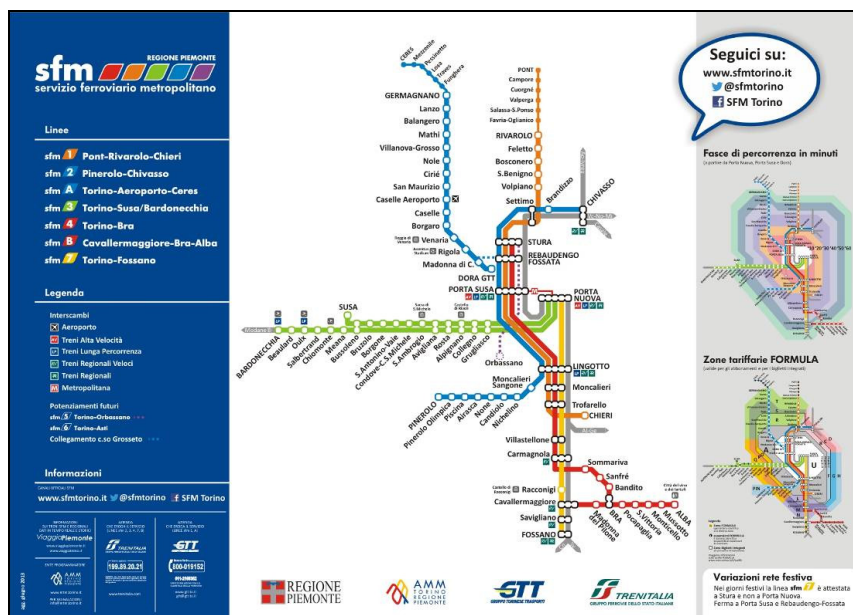


Figura 10 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – giugno 2013

Da dicembre 2013 si è completata l'espansione del SFM verso Asti/Alessandria e la riorganizzazione dei R e RV associati sulla stessa direttrice. Il nuovo servizio ha previsto l'istituzione delle seguenti relazioni:

- SFM6 Torino Stura-Asti  
Un sistema cadenzato orario con tutte le fermate.
- RV Torino-Asti-Alessandria/Genova  
Un sistema cadenzato orario di treni RV velocizzati con la soppressione di alcune fermate.
- Regionali Chivasso – Casale  
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza a Chivasso con treni R Torino – Ivrea, o con SFM2 o RV Torino – Milano.
- Regionali Asti – Acqui  
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Asti con RV Torino – Genova
- Regionali Alessandria - Acqui - S.Giuseppe- Savona  
Un sistema cadenzato di treni R con tutte le fermate intermedie in coincidenza ad Alessandria con RV Torino – Genova.

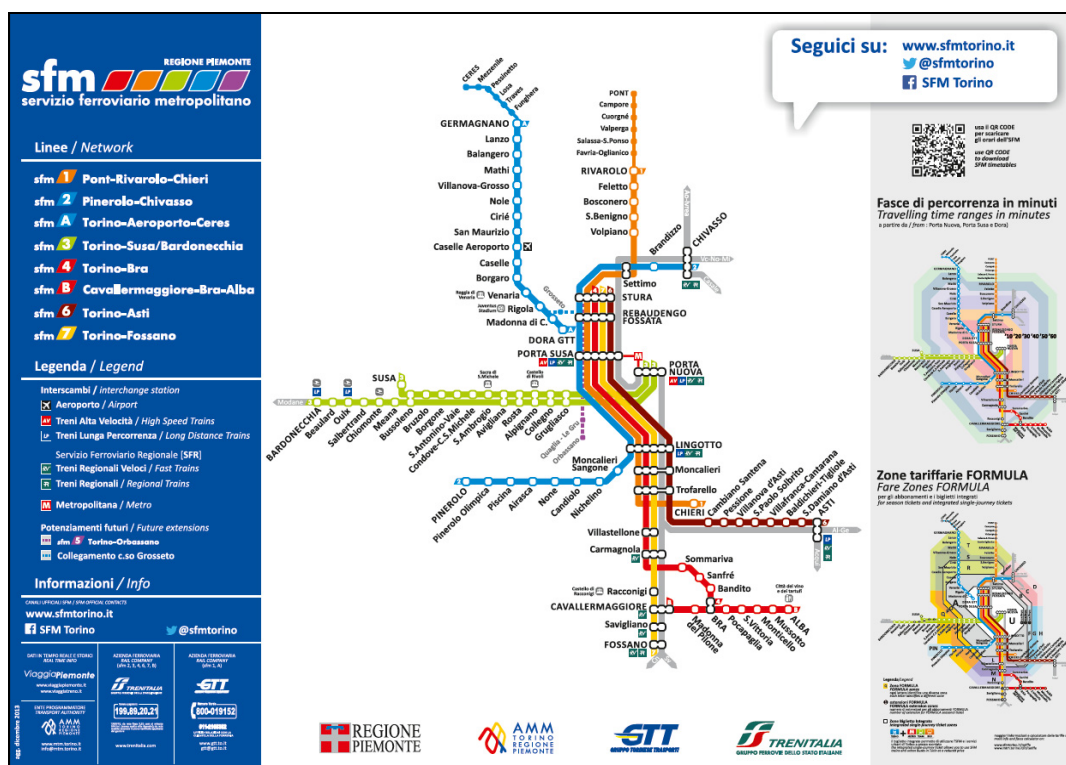


Figura 11 - Schema del Servizio Ferroviario Metropolitano – dicembre 2013

Da inizio 2014 si è operato per consolidare il sistema, favorirne l'evoluzione in funzione del completamento degli interventi infrastrutturali e della progettazione in corso, relativa agli orizzonti futuri di più ampio respiro, rendere sempre più efficace e coerente il coordinamento degli altri servizi di TPL.

Con il cambio orario di giugno 2014, si è realizzato il sistema cadenzato delle linee Milano-Domodossola e Novara-Arona. Con quest'ultimo intervento si è praticamente completata l'espansione del Sistema Ferroviario regionale con la completa revisione di tutti gli orari delle linee piemontesi.

Sulla linea Milano-Domodossola, in concertazione con la regione Lombardia si è realizzato il nuovo sistema cadenzato articolato da treni R Domodossola-Milano con tutte le fermate in territorio di competenza regionale Piemonte con una frequenza pressoché bioraria con qualche fascia libera per la manutenzione della linea, alternato ad un cadenzamento anch'esso biorario di RV con le sole fermate di Verbania-Stresa ed Arona. Da Arona a Milano l'alternanza dei due servizi fornisce un cadenzamento orario su Milano e viceversa.

Per gestire le conflittualità con i RV della Torino-Milano in quanto percorrenti la stessa linea fino a Rho sono state necessarie alcune modifiche

Modifiche indotte dal cadenzamento Milano-Domodossola:

- Il treno RV 2034 di rinforzo allungato di 2 minuti parte da Milano P.G. 2 minuti prima
- Il treno RV 2040 RV di rinforzo anticipato di 8 minuti alle 18.40 anziché 18.48
- Il treno R 10079 è stato posticipato in partenza da Chivasso alle 7.50 anziché 7.41 ridotta percorrenza di 2 minuti. Invertita traccia da Chivasso con R 4312/17/4171 a cui è stata ridotta la sosta a Chivasso da 35-49 a 35-40. I tempi di sosta recuperati vengono assorbiti dalla sosta a Livorno F. dove dà la precedenza al 10079 e arriva comunque a Novara invariato alle 8.58.
- Il treno R 10492 anticipato da Milano P.G. alle 18.40 anziché 18.48 arriva a Chivasso alle 19.10: recuperato un minuto di percorrenza.

Sulla linea Novara-Arona, per rendere compatibile l'orario con il nuovo sistema della Domodossola-Milano e per completare il cadenzamento del SFR si è predisposto un orario cadenzato differenziato nei giorni lavorativi dai giorni festivi per soddisfare richieste e domanda differenti.

Nei giorni lavorativi il servizio prevede tutte le fermate intermedie, a Novara si prendono le coincidenze con RV Torino-Milano e ad Arona quelle con i RV Milano-Domodossola. I primi due treni del mattino in arrivo ad Arona sono scadenziati per esigenze pendolari. Le due relazioni dirette Domodossola-Novara e viceversa sono state sostituite dal nuovo servizio che prevede la relazione con la coincidenza ad Arona.

Nei giorni festivi il servizio è stato pensato per l'interesse turistico. È stato realizzato un cadenzamento biorario con partenze da Novara al minuto 12 in coincidenza con RV To\_Mi con estensione dalle 8.12 alle 20.12 e con partenze da Arona al minuto 15 in coincidenza con i treni R che effettuano tutte le fermate in zone turistiche con estensione dalle 9.15 alle 21.15. I treni fra Novara ed Arona fermano solo a Borgo Ticino ed Oleggio.

Il sistema viene costantemente monitorato, e per il continuo miglioramento dei servizi, sono stati studiati e realizzati i seguenti provvedimenti attuati in corso d'orario, in occasione del cambio orario del 15 giugno 2014, dal 15 settembre o richiesti per l'orario 2015.

### **Linea Torino-Genova**

Per rispondere alle esigenze manifestate dal comune di Frugarolo:

- Il treno 6109 (Alessandria 5.55 – Arquata 6.22) è stato posticipato (6.12) per restringere coincidenza ad Arquata (6.39-6.57) con RV 2501. Con questo provvedimento i pendolari di Frugarolo possono raggiungere Genova per le 7.30.



- Arretrata partenza da Alessandria a Novi del treno ex10440 (7.18) Nuovo treno 10442 parte da Novi alle 6.58 ferma a Frugarolo alle 7.07 ed arriva a Torino Porta Nuova invariato alle 8.20.
- (v.c.o. del 3/2/2014) Prolungato da Alessandria su Novi il treno 10445 (PN 17.45-AL 18.50) arriva a Novi alle 19.09 ferma a Frugarolo alle 18.59.

Per rispondere alle esigenze manifestate dal comune di Felizzano:

- In analogia alla fermata del mattino del treno spot 10438 (Novi 6.24 TO P.N. 7.45) è stata assegnata anche al treno di ritorno della sera 10445 con arrivo a Felizzano alle ore 18.40.

Per regolarizzare la marcia dei treni spot (10438-10442-10445-10441), rivelatasi in corso di orario particolarmente critica, è stata tolta in area metropolitana la fermata di Trofarello in quanto già sufficientemente servita dalle linee di SFM

Per rispondere al sindaco di Villanova che si è fatto portavoce di alcune richieste di reinserimento fermate ai treni regionali veloci Torino-Genova è stato predisposto un documento in cui vengono spiegati dettagliatamente i criteri della riprogrammazione dell'intero servizio ferroviario piemontese (vedi § **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

#### **Linea Santhià-Biella-Novara**

Regolarizzate ore di partenza da Biella a Santhià per uniformità di cadenzamento al minuto 01 (treno 4056-4890)

#### **Linea Torino-Novara-Milano**

Cadenzato a Porta Susa il treno RV 2042 come gli altri RV.

Per rispondere alle esigenze di EXPO 2015 è stato richiesto a Trenitalia di assegnare ai treni R e RV la fermata di Rho Fiera-Milano recuperando i minuti con la soppressione della fermata di Rho. (2001-2003-2035-10079-2071-2017-2023-2057-2033-2000-2002-2034-2006-2008-2070-2014-10492-2024-2042).

Su richiesta della regione Lombardia per uniformare i treni RV è stata anche richiesta la fermata di Magenta al treno 2070.

Sono state valutate le frequentazioni dei treni regionali Chivasso-Novara ed è risultato che l'offerta fosse sovrastimata rispetto alla domanda, pertanto è stata richiesta la soppressione dei seguenti treni

- 4226/4283 (Chivasso 9.40 – Novara 10.49) ripristinato
- 4181 (Chivasso 11.40 – Novara 12.47)
- 4199 (Chivasso 20.40 – Novara 21.47)
- 4164 (Novara 8.03 – Chivasso 9.09)
- 4170 (Novara 10.13 – Chivasso 11.20)
- 4178/4431 (Novara 14.08 – Chivasso 15.19) ripristinato
- 4192 (Novara 20.03 – Chivasso 21.09)

In seguito è stata ripristinata una coppia di treni per esigenze dell'utenza scolastica.

## **L'operazione ha permesso di potenziare le due linee di sfm 1 e 2.**

### **Linea Torino-Savona**

Per rispondere alle esigenze manifestate dalle associazioni pendolari sono state effettuate le seguenti modifiche:

- Il treno 4200 è stato reso con periodicità FER6 e nei festivi è stato realizzato un nuovo treno 4216 opportunamente anticipato per permettere la coincidenza con il treno proveniente da Cuneo 10200 ed arrivare a Torino per le 6.35.
- Il treno 11356 in partenza da Savona alle 16.50 per S. Giuseppe è stato soppresso in quanto con debolissima domanda. In sua vece è stato realizzato nei giorni lavorativi il prolungamento da Savona (18.00) del treno in partenza da S. Giuseppe alle 18.30.
- Il treno 4217 è stato opportunamente posticipato da Fossano per Ceva in modo da essere in coincidenza oltre che con SFM7 anche con treno 10217 in partenza da Porta Nuova alle 21.25.
- Treno 4204/4228: Assegnata fermata a Bragno 8.26 (v.c.o. del 3/3/2014).

### **Linea Alessandria-Casale-Chivasso**

Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti per l'ingresso alle scuole di Casale, il treno 10233 è stato opportunamente anticipato da Chivasso (parte alle 6.30 anziché alle 6.45) e modificato in modo da arrivare a Casale alle 7.32 dove effettua sosta e riparte invariato alle 7.49 per Alessandria. Di conseguenza modificato di pochi minuti in tratta (Crescentino) il treno 10122 per regolarizzazione incrocio.

### **Linea Novara-Varallo**

Modifica indotta dal cadenzamento della linea Novara-Arona:

- il treno 4688 festivo è stato posticipato di 2 minuti parte alle 16.17 anziché 16.15 percorrenza invariata.

Modifica per regolarizzazione marcia treno:

- Il treno 4678 arrivava a Varallo alle 6.31 per ripartire subito alle 6.40, nel corso dell'orario invernale il legame è risultato troppo stretto pertanto per regolarizzare la partenza in orario del treno 4679 il treno arriverà alle 6.20 con un intervallo di 20 minuti per la ripartenza.

Dal 15 settembre 2014 è stato sospeso il servizio ferroviario. Il servizio viene svolto unicamente con bus di TPL della provincia di Novara.

### **Linea Novara - Domodossola**

Modifiche indotte dal cadenzamento della linea Novara-Arona:

- I treni 4796(14.21)-4806(18.22)-4886/10386(19.20)-10382(15.19) in partenza da Novara scadenziati sono stati riposizionati cadenzati tutti in partenza al minuto 18.

- (v.c.o. del 17/3/2014) RFI per risolvere alcune criticità di circolazione interessanti il nodo di Novara e principalmente legate al traffico merci ha provveduto alla riprogrammazione del treno 10382 modificato orario a Momo e a Cressa.

#### **Linea Alessandria-Savona**

Sulla linea è stato istituito da parte di RFI l'incrocio dinamico che consiste nell'aver tolto i tempi di sosta di 5 minuti ai treni che subiscono l'incrocio e averli distribuiti alla successiva stazione di incrocio. Questo provvedimento è utile in caso di ritardo così il treno non deve aspettare nella stazione prevista per l'incrocio l'orario di partenza per poi perdere altri 5 minuti nella nuova sede di spostamento di incrocio. Tutti i treni con incroci sono stati modificati in traccia ma sono rimaste invariate le ore di partenza ed arrivo.

(v.c.o. del 17/3/2014) Treno 10283 soppresso e sostituito con 10293 modificato di qualche minuto.

#### **Linea Chivasso-Ivrea-Aosta**

Il treno 4246 ultimo collegamento della sera non effettuava fermate intermedie fra Ivrea e Chivasso per poi attendere un tempo molto dilatato a Chivasso per proseguimento su Torino. Per migliorare il servizio sono pertanto state inserite le fermate a Strambino, Caluso, Rodallo e Montanaro.

#### **Linea Asti-Acqui**

(v.c.o. del 13/4/2014) Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti per l'ingresso alle scuole di Acqui è stato modificato il treno 4631: parte invariato da Asti sosta a Nizza ed arriva ad Acqui alle 7.32.

#### **Linea Alessandria-Voghera**

(v.c.o. del 13/4/2014) Per rispondere alle esigenze espresse dagli studenti di Pontecurone per l'ingresso alle scuole il Tortona, il treno 23610 è stato anticipato di 10 minuti in partenza da Voghera.

#### **sfm3**

Al fine di eliminare possibili interferenze di circolazione nel nodo di Torino tra la direttrice Bardonecchia-Torino PN (SFM3) e nel contempo garantire il cadenzamento con offerta a 30' dei servizi provenienti da Susa (SFM3) in arrivo a Torino PN al minuto 15, l'orario dei treni in arrivo da Bardonecchia passa dal minuto 40 al minuto 45 mantenendo inalterata l'intera maglia del cadenzamento. La modifica attuata determina un ulteriore sostanziale miglioramento dell'offerta poiché inserisce le tracce attualmente scadenzate, per effetto della circolazione dei treni TGV, nel sistema cadenzato. Come effetto collegato si ottiene anche la riduzione della percorrenza del servizio AV nel tratto Torino PN-Milano rendendola tra l'altro simmetrica rispetto alla percorrenza Milano-Torino PN. Per non allungare ulteriormente i tempi di attesa a Bardonecchia con i bus da/per Modane sono state modificate le ore di partenza dei bus da Modane al minuto 30' con arrivo a Bardonecchia al minuto 60.

Da dicembre 2014 con il cambio orario sono state già programmate alcune modifiche di orario per rendere il servizio compatibile con l'offerta ferroviaria prevista per Expo Milano 2015. Tali modifiche entreranno in vigore dal 26 aprile e saranno valide fino al 31 ottobre.

### **Sfm1 e sfm2**

Con il nuovo orario 2015, si incrementa lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano con cinque nuovi treni che arricchiscono il servizio. Le linee sfm1 e sfm2 intensificano il servizio alla mezz'ora nel primo pomeriggio, con treni particolarmente utili per l'utenza studentesca. Inoltre la linea sfm2 amplia anche il servizio serale con due treni in partenza da Torino e Chivasso alle 22.30. Con questi nuovi treni sarà possibile spostarsi nel nodo di Torino tra Lingotto e Stura anche tra le 22 e le 23.

Nel dettaglio i nuovi treni sono:

Linea sfm1 Pont-Rivarolo-Chieri

- Torino Lingotto (13.11) – Rivarolo (14.06)
- Rivarolo (11.54) – Torino Lingotto (12.48)

Linea sfm2 Pinerolo Chivasso

- Chivasso (13.52) – Torino Lingotto (14.25)
- Torino Lingotto (22.31) – Chivasso (23.04)
- Chivasso (22.27) – Torino Lingotto (23.00)

### **SFR**

La realizzazione del SFM è stata accompagnata da una completa riprogrammazione della rete regionale. Con l'orario di dicembre 2013 viene realizzato il Nuovo Servizio Ferroviario Regionale [SFR] ([www.sfrpiemonte.it](http://www.sfrpiemonte.it)). L'SFR è complementare e coordinato con il Servizio Ferroviario Metropolitano [SFM].

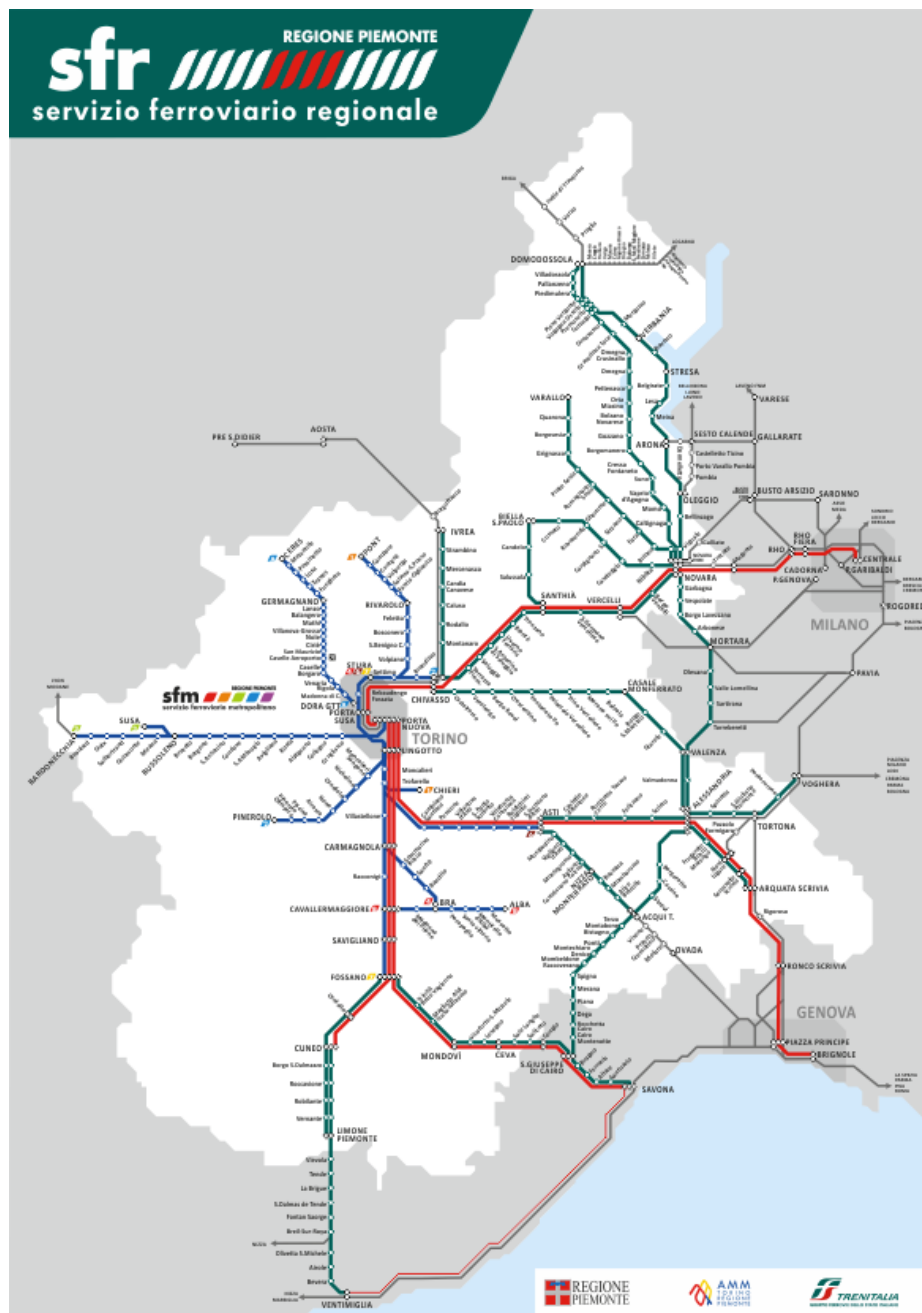


Figura 12 - Servizio Ferroviario Regionale

### Installazione tabelle di orientamento nelle stazioni di Torino Porta Susa e Torino Stura

L'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e R.F.I. S.p.A. (la Società di gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria del Gruppo Ferrovie dello Stato) hanno installato a Torino Porta Susa, nel mese di maggio del 2014, un'apposita cartellonistica (cd "tabelle di orientamento") per segnalare le zone di fermata dei treni del trasporto regionale e, in particolare, dei treni del Servizio Ferroviario Metropolitano.

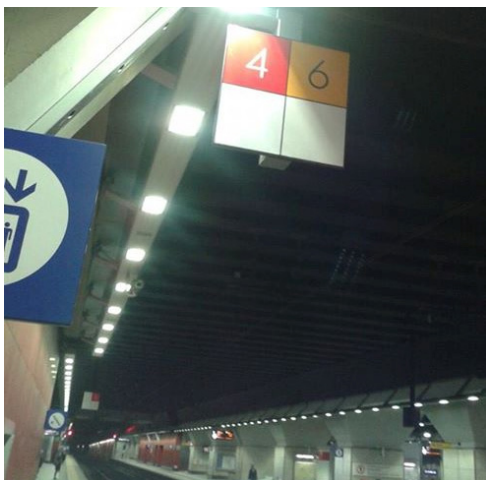
Il tratto delle banchine dei binari 5 e 6 in corrispondenza della linea mediana della stazione, tra i blocchi scale B e C, è quello che più risponde alle esigenze degli utenti poiché consente di utilizzare sia l'accesso alla stazione lato Piazza XVIII Dicembre sia l'accesso della metropolitana.

Tenuto conto della lunghezza dei treni del Servizio Ferroviario Metropolitano sono state classificate tre tipologie di convogli formate rispettivamente da 2, 4 e 6 rotabili.

Dette tabelle, fissate in prossimità dei binari, sono riservate al personale di guida dei treni e sono visibili agli utenti.

In ciascuna tabella il numero iscritto in campo rosso indica il punto di fermata del treno composto rispettivamente da 2, 4 o 6 rotabili.

Pertanto, arrestandosi in prossimità della tabella corrispondente al proprio numero di rotabili, ogni treno ferma la vettura centrale in corrispondenza della linea mediana della stazione.



**Figura 13 - Tabella di orientamento a Torino Porta Susa**

La Figura 13 mostra una tabella di orientamento nel fascio binari di Torino P.S.

Per quanto riguarda i treni che fermano sui binari 3 e 4 di Porta Susa, generalmente treni più "lunghi", l'Agenzia e R.F.I. S.p.A. hanno concordato di installare esclusivamente le tabelle di orientamento per i treni a 6 rotabili in corrispondenza dell'allineamento delle relative tabelle dei binari 5 e 6.



**Figura 14 - Tabella di orientamento a Torino Stura**

Nondimeno sono allo studio altre modalità di comunicazione dirette agli utenti al fine di migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario.

<b>ATTIVITÀ 2</b>	Sviluppo ed integrazione ferro-gomma
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività ed atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Il 15 settembre è entrato in vigore il nuovo orario integrato Ferro-Gomma con la pianificazione dei servizi nell'area della linea sfm1.

Come primo studio di integrazione è stata elaborata la linea sfm1 poiché rappresenta la linea con meno conflittualità di gestione. Infatti sulla linea sia i treni che i bus sono gestiti dalla stessa azienda ed è già in vigore l'integrazione tariffaria.

Nonostante in presenza di una situazione apparentemente facilitata sono comunque stati necessari 3 anni di studi, proposte e contrattazioni per la revisione dei servizi e si evidenziano comunque alcune criticità:

- I risultati dell'integrazione si sono comunque realizzati in un'area molto limitata (tratta Rivarolo-Pont/Castellamonte).
- Pluralità di decisori (la Provincia di Torino - l'Agenzia - l'Azienda).
- Difficoltà nel far passare un progetto di revisione radicale e non un semplice aggiustamento di orari.
- Modifiche a ridosso dell'attivazione dell'orario che hanno messo a rischio la comunicazione ai viaggiatori.
- Richieste di variazioni subito a seguito dell'attivazione dell'orario.

Anche sulla linea sfmA è stato fatto un tentativo di integrazione nella tratta di estremità. Anche in questo caso rimangono ancora dei nodi da risolvere.

Infatti si era concordato di attestare i bus provenienti dalle vallate a Germagnano/Lanzo per poi proseguire il viaggio su Ciriè con i treni coincidenti. L'attestamento invece è avvenuto solo per la val di Viù, sono rimasti invece in esercizio fino a Ciriè i servizi provenienti da Forno/Cantoira. Questa gestione ha creato il malcontento fra i sindaci della vallata di Viù che hanno richiesto il reinserimento delle corse dirette fino a Ciriè vanificando il processo di integrazione che deve essere invece sempre migliorato ed ampliato.

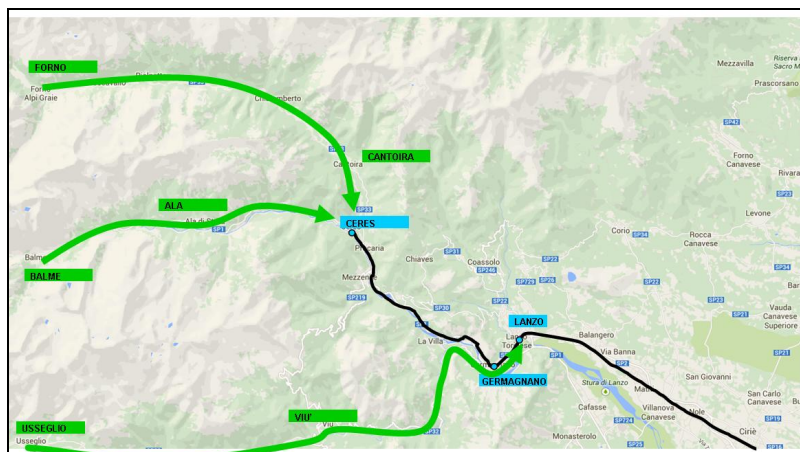


Figura 15 – Schema dell'integrazione bus sulla tratta alta della linea sfmA

<b>ATTIVITÀ 3</b>	Progetto rilevamento frequentazioni
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività ed atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Per quanto riguarda il 2014, l'Agenzia ha condotto una propria indagine di frequentazione nel mese di novembre, incaricando una Ditta specializzata nella rilevazione.

I risultati devono ancora essere espansi all'anno con un opportuno coefficiente di espansione e confrontati con quelli di Trenitalia. Si riporta nella tabella sottostante il dato giornaliero per linea.

Frequentazioni SFM novembre 2014 condotte dall'Agenzia	Saliti/giorno	Discesi/giorno
SFM1 Chieri-Settimo	8983	8471
SFM2 Pinerolo-Chivasso	12666	12727
SFM3 Torino – Susa/Bardonecchia	14179	14170
SFM4 Torino – Bra	5661	5653
SFM6 Torino – Asti	2887	2907
SFM7 Torino – Fossano	4772	4797
<b>TOTALE (escluso sfm1 Settimo-Pont e sfmA)</b>	<b>49.148</b>	<b>48.725</b>



<b>ATTIVITÀ 4</b>	Progetto monitoraggio della qualità del servizio con il coinvolgimento dell'utenza
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività ed atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

L'Agenzia con questa iniziativa ha inteso:

- Fornire ai cittadini informazioni dettagliate sulla programmazione dei treni prevista nel contratto di servizio con Trenitalia e GTT, attraverso la pubblicazione dell'elenco materiali programmati per singolo treno;
- sperimentare una forma di partecipazione attiva attraverso un questionario online il cui obiettivo è la raccolta di informazioni sul materiale rotabile osservato e che prevede anche alcune domande sulla qualità percepita del servizio.

L'indagine è rivolta a tutti i cittadini che usano il trasporto ferroviario metropolitano e intendono diventare cittadinanza attiva segnalando il livello quantitativo e qualitativo di erogazione dello stesso.

A tale scopo, nel mese di ottobre 2014 l'Agenzia ha avviato un canale di monitoraggio dell'offerta ferroviaria denominato **"Visto – come sono i nostri treni"**, a disposizione degli utenti seppur in forma sperimentale sul sito web <http://www.sfmtorino.it>.

Logo dell'iniziativa "Visto – come sono i nostri treni"

Ottobre 2014



Attraverso l'accesso con smartphone o tablet a **"VISTOsfm"** ogni utente ha la possibilità di informare direttamente il Consorzio circa la composizione di materiale rotabile del treno utilizzato e, in secondo luogo, circa il sovraffollamento del treno medesimo.

Con l'esame dei succitati elementi si potrà verificare se le diverse composizioni di materiale rotabile sono adeguate rispetto alla domanda soddisfatta; l'eventuale riduzione della capacità offerta dal materiale rotabile potrà avere anche effetti economici derivanti dall'applicazione del catalogo del Contratto di Servizio.

I risultati di questi due mesi di raccolta segnalazioni sono riportati nel documento di sintesi **"Risultati dell'iniziativa"**, pubblicato da inizio 2015 anche sul sito web <http://www.sfmtorino.it>.

## VISTO – COME SONO I NOSTRI TRENI

Risultati dell'iniziativa

17 ottobre – 13 dicembre 2014

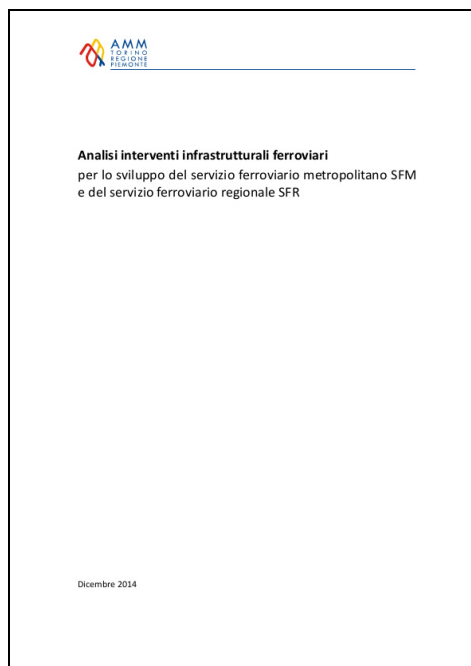


<b>ATTIVITÀ 5</b>	Aggiornamento del Piano degli investimenti infrastrutturali di SFM
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Nel corso del 2014 è stato predisposto un documento in cui sono elencati per schede gli interventi che sono stati nel tempo proposti per lo sviluppo dell'SFM e dell'SFR. Le schede sono divise in due gruppi: interventi sulle linee e interventi sulle fermate e stazioni. Per ogni intervento è inserita una breve descrizione, il costo stimato (quando disponibile) e un'analisi tecnica di massima. Una breve tabella sintetizza i vantaggi e le criticità dell'intervento proposto, lo stato di attuazione e un giudizio sintetico di utilità rispetto agli sviluppi futuri dei servizi. Non sono state inserite schede relative alla Interconnessione Nord-Ovest (collegamento diretto della linea sfmA a Rebaudengo sotto corso Grosseto) e alla fermata Grosseto, in quanto opere già giunte ad una fase esecutiva. Ci si limita a segnalarne la priorità per lo sviluppo dell'SFM.

Analisi interventi infrastrutturali per lo sviluppo del SFM e del SFR

Dicembre 2014



<b>REFERENTE GESTIONALE</b>	Direttore Pianificazione e Controllo
<b>SERVIZI COINVOLTI</b>	Pianificazione e Marketing Strategia e Qualità Servizi alla Mobilità

<b>Area strategica</b>	<b>Pianificazione e controllo</b>
<b>OBIETTIVO</b>	<b>Iniziative per la conoscenza della mobilità</b>
<b>ID</b>	<b>1.III</b>
<b>FUNZIONE</b>	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
<b>DESCRIZIONE</b>	<p>Nel mese di dicembre 2013 si è conclusa la fase di effettuazione delle interviste telefoniche per l'undicesima edizione della ricerca statistica finalizzata allo studio della mobilità della popolazione ed alla rilevazione dei giudizi riguardo i trasporti pubblici e l'uso dell'auto.</p> <p>Nel 2014 l'Agenzia, in collaborazione con l'IRES Piemonte, procederà con l'elaborazione dei dati e con la redazione del rapporto completo nonché con specifiche attività di comunicazione sui risultati dell'indagine IMQ.</p>

<b>RIFERIMENTI BILANCIO</b>	Non sono previste risorse specifiche

<b>ATTIVITÀ 1</b>	Controllo della completezza, correttezza ed elaborazioni sui dati ricevuti
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Nel corso del 2014 l'Azienda affidataria dello svolgimento delle interviste ha consegnato, per fasi successive, i dati raccolti durante il field; l'ultima consegna ha avuto luogo a fine 2014. La consegna dei dati da parte dell'Azienda affidataria ha fatto registrare ritardi fino a sei mesi a causa di controlli di congruità delle interviste e verifica delle georeferenziazioni.

<b>ATTIVITÀ 2</b>	Comunicazione dei risultati dell'indagine
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report di attività
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

A causa del ritardo sopra citato, essendo la consegna finale avvenuta solo a dicembre 2014, il Rapporto di Sintesi sull'area metropolitana e i Rapporti sui singoli Comuni e sulle aggregazioni di Comuni dell'area stessa sono stati completati solo a inizio primavera 2015. L'Agenzia procederà nel prosieguo del 2015 alla stesura del rapporto finale.

<b>REFERENTE GESTIONALE</b>	Direttore Pianificazione e Controllo
<b>SERVIZI COINVOLTI</b>	Pianificazione e Marketing
	Strategia e Qualità

<b>Area strategica</b>	<b>Pianificazione e controllo</b>
<b>OBIETTIVO</b>	<b>Piano della Mobilità Metropolitana, riorganizzazione ed efficientamento TPL</b>
<b>ID</b>	<b>1.IV</b>
<b>FUNZIONE</b>	Programmazione dei servizi e infrastrutture del TPL
<b>DESCRIZIONE</b>	<p>Le attività previste per la redazione del Piano della Mobilità Metropolitana (PMM) si devono coordinare con il ridisegno della rete di cui al “Piano di Riordino” condiviso con la Città di Torino, gli altri comuni aderenti all’Agenzia e GTT nel contesto di una riduzione, anche consistente, delle sovvenzioni pubbliche al servizio TPL.</p> <p>Le attività di razionalizzazione del TPL di cui al presente obiettivo avranno una stretta integrazione con l’attività di integrazione ferro-gomma di cui all’Obiettivo 1.II.</p>

<b>RIFERIMENTI BILANCIO</b>	<b>CAP 530/2 Prestazioni di Servizi</b> Piano della Mobilità Metropolitana Previsione: € 15.000,00 Consuntivo: impegnato € 0,00 (attività svolta con risorse interne).
	<b>CAP 2550/1 Spese in conto capitale</b> € 15.000,00 (per aggiornamento strumenti modellistici) Consuntivo: impegnato € 0,00 (non si è provveduto ad acquisire nuovi strumenti software in quanto le attività suddette sono state sviluppate con risorse interne).

<b>ATTIVITÀ 1</b>	Aggiornamento degli strumenti modellistici per la pianificazione
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Nel corso del 2014 non si è provveduto ad acquisire nuovi strumenti software né a ricorrere a prestazioni esterne in quanto l'aggiornamento degli strumenti attualmente in uso è stato effettuato con risorse interne.

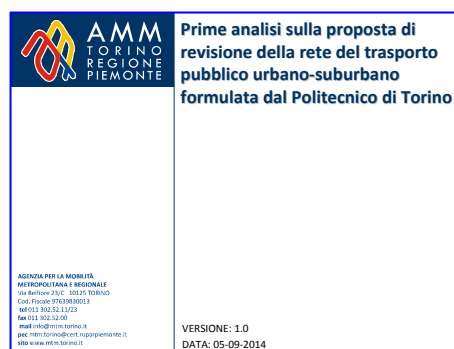
Gran parte delle attività sono state rivolte all'analisi dei risultati dello studio "Riorganizzazione della rete di TPL di superficie dell'area metropolitana di Torino" effettuata del Politecnico di Torino poiché i risultati inattesi ottenuti nello studio, hanno consigliato una azione di verifica con gli strumenti dell'Agenzia.

Le attività di aggiornamento degli strumenti modellistici sono consistite essenzialmente nella generazione delle configurazioni di esercizio previste nello studio e nell'allineamento delle basi di dati alle schematizzazioni degli scenari di trasporto utilizzate.

Sono state quindi effettuate le simulazioni e si sono comparati i risultati ottenuti dall'Agenzia e dal Politecnico. Sono emerse, a giudizio dell'Agenzia, alcune criticità che sono state espresse formalmente a GTT quale committente dello studio.

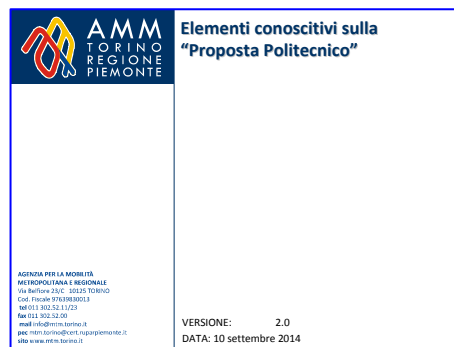
Prime analisi sulla proposta di revisione della rete del trasporto pubblico urbano-suburbano formulata dal Politecnico di Torino

5 settembre 2014



Elementi conoscitivi sulla "Proposta Politecnico"

10 settembre 2014



<b>ATTIVITÀ 2</b>	Individuazione dei possibili interventi sulla rete urbana, suburbana ed extraurbana a partire dalle Linee Guida della Relazione Previsionale Programmatica 2013-2015
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Report per Piani di riordino servizio e indicatori di sostenibilità finanziaria
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

La nuova assegnazione ha determinato una riduzione delle risorse regionali precedentemente attese dall'Agenzia (già ridotte del 15% rispetto a quelle disponibili nel 2010) pari al 6,57% circa per l'anno 2013, all'8,99% circa per l'anno 2014 e all'8,79% circa per l'anno 2015.

La nuova situazione finanziaria ha reso necessario (e urgente, a meno di variazioni contrattuali al momento non condivise) rivedere in modo significativo i vari Programmi di Riorganizzazione dei vari Servizi di TPL di propria competenza già predisposti da parte dell'Agenzia, insieme con le Società concessionarie e gli Enti interessati (mirati a una riduzione di risorse pari al 15% rispetto al 2010), al fine di rendere la produzione erogata compatibile con le (ulteriormente) ridotte disponibilità economiche.

Oltre che dei risultati emersi dal confronto tra offerta e domanda di trasporto, nella progettazione di tali Piani si era tenuto in debito conto, per quanto applicabili e coerentemente con la prevedibile evoluzione del sistema infrastrutturale (SFM, Rete Tranviaria, etc.), dei risultati emersi dal progetto "Rete Forte 2012" commissionato dall'Agenzia allo Studio IBV Hüsler A.G. tra i quali si ricordano, in particolare:

- L'individuazione di un sistema di nodi di scambio (sia periferici che centrali) in grado di gestire efficacemente l'interfaccia tra i corridoi ad alta capacità verso i sistemi più lenti e capillari;
- La necessità di rispettare alcuni standard qualitativi "minimi" per tutti gli aspetti dell'offerta (materiale rotabile, infrastrutture, attrezzature, etc.) nell'individuazione dell'offerta di trasporto migliore tra quelle sostenibili quali, ad esempio:
  - Raggio d'influenza di stazioni/fermate (ferrovia 500 metri, trasporto locale 300 metri circa)
  - Intervalli massimi di servizio per linee di TPL non "ad orario" pari a 10 minuti e minimi pari a circa 5 minuti, con conseguente trasformazione "a orario" (ove possibile) "cadenzato" della restanti linee di superficie;
  - Intervallo cadenzato massimo per le linee ferroviarie pari a 30 minuti nell'ora di punta e 60 minuti nelle ore di morbida;
  - Massima distanza per effettuare interscambi 200 metri;
  - Concentrazione di più linee in "nodi forti" (adeguatamente progettati in modo da favorire l'interscambio);
  - Sovrapposizione di più linee a formare "corridoi forti".



Nello sviluppo dei nuovi Programmi si è tenuto conto, per quanto possibile, delle linee guida sopra indicate oltre che della necessità di garantire comunque un'offerta efficace e attrattiva mediante il trasporto pubblico almeno alla domanda presente sui servizi attuali.

<b>ATTIVITÀ 3</b>	Attuazione degli interventi di riorganizzazione sulla base delle valutazioni congiunte con gli Amministratori e degli approfondimenti tecnici con le Aziende Ampliamento servizi a chiamata
<b>INDICATORE DI RISULTATO</b>	Atti amministrativi
<b>RESPONSABILE ATTIVITÀ</b>	Pianificazione e Marketing
<b>SCADENZA</b>	31/12/2014

Con delibera n. 17/2014 del Consiglio d'Amministrazione del 12/09/2014 l'Agenzia ha approvato gli Indirizzi per la redazione del Programma Preventivo del Servizio extraurbano a chiamata relativo all'anno 2015.

Prendendo atto del crescente gradimento dimostrato dagli Utenti e delle molteplici richieste pervenute dai Comuni, il Servizio MeBUS è stato via via ampliato nel corso degli anni tra il 2008 e il 2013, adattando il proprio modello di esercizio alle peculiarità del Territorio da servire e alle sempre più ridotte disponibilità di risorse per il finanziamento dei Servizi di TPL.

La delibera sopra citata ribadisce che si rende necessario operare affinché, seppur nel quadro complessivo di progressiva riduzione delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di TPL, si possa giungere a una progressiva armonizzazione dei servizi a chiamata esistenti sul territorio dell'Area Metropolitana, al fine di favorirne la diffusione e l'utilizzo, e si fornisca un'adeguata risposta ai bisogni espressi dai territori.

<b>REFERENTE GESTIONALE</b>	Direttore Pianificazione e Controllo
<b>SERVIZI COINVOLTI</b>	Pianificazione e Marketing
	Servizi alla Mobilità

## PARTE IV

### LA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2014

#### SEZIONE III - INDICATORI

##### Dati statistici e indicatori sull'area di competenza dell'Agenzia

La presente sezione riporta una serie di indicatori caratteristici su popolazione, offerta di TPL e domanda nell'area di competenza dell'Agenzia con riferimento sia all'offerta di servizio che alla domanda soddisfatta.

Tali indicatori, integrati con altri dati caratteristici del servizio di trasporto pubblico, vengono riportati nelle pagine seguenti.

##### ***Dati demografici***

	Superficie (km <sup>2</sup> )	Superficie urbanizzata (km <sup>2</sup> )	Popolazione residente al 31/12/2013 (migliaia)	Densità (abitanti/km <sup>2</sup> )
Torino	130	76	902	6940
Cintura	708	152	651	920
Totale	838	228	1.553	1853

*Fonte: Elaborazione Regione Piemonte PiSTA su dati ISTAT (per la popolazione) e Regione Piemonte - Assessorato all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale: Monitoraggio del consumo di suolo in Piemonte 2008 (pubblicato in Aprile 2012)*

L'area metropolitana ha una superficie di 838 Km<sup>2</sup>. Il comune di Torino si estende per 130 km<sup>2</sup>, pari al 15% dell'intera area, mentre la parte restante comprende i territori dei comuni della cintura.

La densità abitativa presenta valori molto diversi tra il capoluogo e i comuni della cintura. Dai 7 mila abitanti per km<sup>2</sup> di Torino si passa ai 2.400-2.900 dei comuni di cintura più densamente popolati (Grugliasco, Beinasco, Collegno e Nichelino) fino a giungere ai soli 180 abitanti/km<sup>2</sup> di Carignano.

Anche gli assetti urbanistici sono molto diversi tra loro (urbano, denso, industriale, commerciale, rurale misto). La quota di superficie urbanizzata è il 59% in Torino mentre è pari al 21% nella cintura.

La popolazione di Torino, pari al 58% di quella dell'intera area è concentrata sul 16% dell'intero territorio.

##### ***Tasso di motorizzazione privata***

Autovetture / 1000 abitanti	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Torino	620	630	620	599	627	621	616
Area metropolitana torinese	620	620	610	603	625	622	615

*Fonte: Elaborazione Regione Piemonte su dati ISTAT (per la popolazione) e Autoritratto ACI (per il parco circolante)*

Il tasso di motorizzazione (autovetture circolanti/abitanti) degli abitanti dell'area metropolitana e quelli del comune di Torino è pressoché equivalente. Si contano infatti 615 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nell'area metropolitana contro 616 autovetture circolanti ogni 1000 abitanti nel Comune di Torino.

### ***Quota modale del trasporto pubblico e dell'auto privata***

Area metropolitana torinese

Percentuale su mobilità motorizzata	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	22,80%	26,40%	26,40%	27,10%
Auto privata	77,20%	73,60%	73,60%	72,90%

*Fonte: Indagini IMQ*

Considerando gli spostamenti motorizzati (quelli effettuati con l'auto e con il trasporto pubblico) si evidenzia la ripresa della quota modale del trasporto pubblico: nel 2006 essa si attestava al 23%, mentre nel 2013 supera il 27% seppure in un contesto di diminuzione in termini assoluti della mobilità.

Torino

Percentuale su mobilità motorizzata	2006	2008	2010	2013
Trasporto pubblico	28,20%	33,50%	34,10%	34,40%
Auto privata	71,80%	66,50%	65,90%	65,60%

*Fonte: Indagine IMQ 2013*

Anche nel capoluogo la quota modale del trasporto pubblico presenta un andamento crescente nel periodo 2006 - 2013.

**Offerta di trasporto pubblico**

Vetture*Km erogate (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>17</sup>
Contratto extraurbano AMM	4,34	4,51	4,67	4,74	4,69	4,33	4,15
Metropolitana <sup>18</sup>	2,04	2,16	2,05	2,59	2,81	2,81	2,76
Contratti Bus e Tram Urbani	56,35	55,53	55,28	54,58	50,34	46,12	44,37
Contratti ferroviari	3,50	3,58	3,64	3,97	4,55	4,70	4,51
Sostitutivi ferroviari	0,96	0,77	0,78	1,03	0,42 <sup>19</sup>	0,40	0,35
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	67,19	66,54	66,42	66,91	62,80	58,36	56,14

Fonte: Consuntivi di esercizio

**La produzione 2014 dei servizi automobilistici e tranviari (riga 1 e riga 3 della tabella sopra esposta), se confrontata rispetto al 2010, evidenzia una riduzione dell'offerta di TPL di 11,43 milioni di vetture\*Km pari a -19,1%.**

**Passeggeri trasportati**

Passeggeri trasportati (milioni)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Contratto extraurbano AMM	3,59	3,59	3,55	3,95	4,01	3,77
Contratti Bus e Tram Urbani	169,30	173,58	178,08	193,14	201,00	191,68
– di cui Metropolitana	20,49	21,91	21,98	34,39	38,64	38,75
Contratti ferroviari	13,57	12,49	11,89	13,02	13,58	14,48
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	186,45	189,67	193,52	210,11	218,59	209,93

Fonte: Rilevazione frequentazioni (gomma extraurbano e ferro) e CNT (gomma urbano)

Nella tabella dei passeggeri del servizio urbano sono riportati come di consueto i dati basati sulle rendicontazioni delle Aziende che utilizzano i metodi consueti di stima (passeggeri ricavati dai titoli di viaggio venduti e dai coefficienti di fruizione degli stessi). In realtà la rilevante riorganizzazione dei servizi attuata negli ultimi esercizi ha portato ad alcune modifiche nel comportamento dei viaggiatori. Grazie ai dati dell'indagine IMQ 2013 si cercherà di meglio interpretare il comportamento degli utenti e di verificare in che misura i metodi di stima basati sui titoli di viaggio sono attendibili.

<sup>17</sup> Preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

<sup>18</sup> Treni\*Km (per ottenere i "Km Convenzionali" occorre moltiplicare il dato per 4).

<sup>19</sup> La voce "sostitutivi ferroviari" dal 2012 comprende solo i servizi GTT. Per quanto riguarda i sostitutivi Trenitalia 2012 essi ammontano a 697.625 Bus\*Km. Tali servizi sono stati trasferiti alla Provincia nel 2012 come servizi minimi e si sono aggiunti ad un complesso di servizi già di competenza della Provincia oggetto di un progetto di adduzione alla ferrovia finanziato dalla Regione. L'insieme dei servizi bus sostitutivi ex Agenzia/Trenitalia e di quelli già di competenza della Provincia ammonta a 1,178 milioni di Bus\*Km.

***Dati economici***

<b>Compensazioni (milioni)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014<sup>20</sup></b>
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54	5,31
Metropolitana <sup>21</sup>	20,00	20,00	20,00	20,00	22,16	22,17	22,12
Contratti Bus e Tram Urbani	172,19	174,81	175,80	173,32	162,07	152,08	144,24
Contratti ferroviari	44,89	45,42	45,27	54,71	64,68	70,61	66,45
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>243,16</b>	<b>246,53</b>	<b>247,57</b>	<b>254,56</b>	<b>255,17</b>	<b>250,40</b>	<b>238,11</b>

<b>Compensazioni al netto infrastruttura (milioni)<sup>22</sup></b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Contratto extraurbano AMM	6,09	6,30	6,50	6,53	6,25	5,54
Metropolitana	13,67	13,65	13,60	10,97	13,13	13,07
Contratti Bus e Tram Urbani	161,51	164,09	165,00	162,52	151,27	141,20
Contratti ferroviari	26,08	27,34	27,18	36,14	44,24	46,00
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>207,35</b>	<b>211,37</b>	<b>212,28</b>	<b>216,17</b>	<b>214,90</b>	<b>205,81</b>

<b>Compensazioni par pax. al netto infrastruttura</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Contratto extraurbano AMM	1,70	1,75	1,83	1,65	1,56	1,47
Metropolitana	0,67	0,62	0,62	0,32	0,34	0,34
Contratti Bus e Tram Urbani	0,95	0,95	0,93	0,84	0,75	0,74
Contratti ferroviari	1,92	2,19	2,29	2,78	3,26	3,18
<b>TOTALE CONTRATTI AGENZIA</b>	<b>1,04</b>	<b>1,04</b>	<b>1,03</b>	<b>0,98</b>	<b>0,92</b>	<b>0,92</b>

<sup>20</sup> preconsuntivo anno 2014. Dati in fase di verifica congiunta con le Aziende concessionarie.

<sup>21</sup> fino al 2011 le compensazioni della M1 erano basate su accordi Enti/Azienda, dal 2012 sono contrattuali.

<sup>22</sup> Il canone dell'infrastruttura è calcolato sulla base dei pedaggi per l'utilizzo dell'infrastruttura previsti nei contratti di servizio.

### Sezione III - Indicatori

<b>Ricavi da traffico</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Contratto extraurbano AMM	4,41	4,31	4,63	4,95	5,24	5,07
Metropolitana	7,98	8,42	8,85	10,57	12,69	12,64
Contratti Bus e Tram Urbani	69,71	68,45	70,19	76,00	86,43	81,60
Contratti ferroviari	n/d	11,17	11,31	11,40	12,39	14,40
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	92,35	94,99	102,91	116,75	113,71

<b>Rapporto R/C (dove R=Ricavi da traffico e C=Ricavi da traffico + compensazioni al netto infrastruttura)<sup>23</sup></b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Contratto extraurbano AMM	42,0%	40,6%	41,6%	43,1%	45,6%	47,8%
Metropolitana	36,9%	38,1%	39,4%	49,1%	49,1%	49,2%
Contratti Bus e Tram Urbani	30,6%	29,9%	30,3%	32,4%	37,0%	37,2%
Contratti ferroviari	n/d	29,0%	29,4%	24,0%	21,9%	23,8%
TOTALE CONTRATTI AGENZIA	n/d	30,4%	30,9%	32,3%	35,2%	35,6%

<sup>23</sup> Fonte ricavi da traffico: CNT per servizi urbani e dichiarazioni aziende per extraurbano.

## DOCUMENTAZIONE PRODOTTA – GESTIONE ORDINARIA

### 1. PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

#### *Competenze Parte I*

Cartella: **1-PianificazioneControllo**

Sottocartella: **SSQ\_Strategia\_Qualita**

Titolo Documento	Data	Nome file
Survey on the interchange rate	Ottobre 2014	2014.05-AMMT_interchangeRate.pdf
Biglietto Integrato Metropolitano	Dicembre 2014	Report su andamento vendite biglietto integrato

Cartella: **1-PianificazioneControllo**

Sottocartella: **SPM\_Pianificazione\_Marketing**

Titolo Documento	Data	Nome file
Frequentazioni dei bus a chiamata	Dicembre 2014	SPM2_MeBUS_indicatori_agg_dic2014.pdf
Servizio di autobus extraurbani – andamento frequentazioni 2004-2013	Giugno 2014	SPM2_pax_km_ExtraTO_2014.pdf
Sei anni di servizio notturno	Luglio 2014	SPM2_SeiAnniServizioNotturmo.pdf
Il servizio notturno nel periodo estivo 2014	Ottobre 2014	SPM2_Servizio_Notturmo_Estivo_2014.pdf
Osservatorio TPL Guida all'interpretazione delle schede – Una chiave di lettura	Marzo 2014	SPM4_2014.02_RM_OsservatorioTPL.pdf
Stima della frequentazione della futura stazione ferroviaria Orbassano San Luigi e considerazioni sul nodo di interscambio	Luglio 2014	SPM5_Orbassano_sfm.pdf
Dialoghi metropolitani. Elementi quantitativi della mobilità metropolitana	Dicembre 2014	SPM6_2014.12.02PMM_TO_Dialoghi_metropolitani.pdf

Cartella: **1-PianificazioneControllo**

**Sottocartella: SAM\_Servizi\_Mobilita**

Titolo Documento	Data	Nome file
Report puntualità ed affidabilità del servizio ferroviario metropolitano	Giugno 2014	2014.06_REPORT_SFM.pdf

*Obiettivi specifici Parte II***Obiettivo 1.II - Sistema Ferroviario Metropolitano****Cartella: 1-PianificazioneControllo****Sottocartella: 1.II\_ServizioFerroviarioMetropolitano**

Titolo Documento	Data	Nome file
VISTO Report ottobre – dicembre 2014	Dicembre 2014	VISTO_Report_ott-dic14_finale.pdf
Analisi interventi infrastrutturali per lo sviluppo del SFM e del SFR	Dicembre 2014	Piano_interventi_SFM.pdf

**Obiettivo 1.IV - Riorganizzazione ed efficientamento TPL****Cartella: 1-PianificazioneControllo****Sottocartella: 1.IV\_RiorganizzazioneTPL**

Titolo Documento	Data	Nome file
Prime analisi sulla proposta di revisione della rete del trasporto pubblico urbano-suburbano formulata dal Politecnico di Torino	5 settembre 2014	1.IV_prime_analisi_politecnico.pdf
Elementi conoscitivi sulla "Proposta Politecnico"	Settembre 2014	1.IV_elementi_conoscitivi_proposta-politecnico.pdf

**3. DIREZIONE GENERALE****Cartella: 3-DirezioneGenerale**

Titolo Documento	Data	Nome file
Rapporto sulla dotazione informatica delle Aree e dei Servizi dell'Agenzia	Dicembre 2014	SIT2_Rapporto_dotazione_informatica_31-12-14.pdf



## **PARTE V**

### **RAPPORTO SULLA GESTIONE FINANZIARIA**

#### **REPORT FINANZIARIO**

<b>Titolo documento</b>
IMPEGNI DI COMPETENZA PER CENTRO DI COSTO ANALITICO - ESERCIZIO 2014

Il report di seguito riportato è finalizzato ad esporre da un punto di vista contabile le risultanze dell'attività svolta nel corso della gestione 2014.

**Riepilogo costi per obiettivo**

	ID OBIETTIVO	1.I	1.II	1.III	1.IV	2.I	3.I	TOTALE
	CENTRO COSTO ANALITICO	01	02	18	16	21	31	
SPESE CORRENTI	Personale Intervento 01	0,00	0,00	0,00	0,00	1.286.452,00	0,00	<b>1.286.452,00</b>
	Acquisto mat. Prime e/o beni consumo Intervento 02	0,00	0,00	0,00	0,00	3.306,01	2.702,82	<b>6.008,83</b>
	Prestazioni di servizi Intervento 03	257.179.333,72 * (vedi dettaglio)	55.578,59	0,00	0,00	52.663,56	166.261,45	<b>257.453.837,32</b>
	Godimento beni di terzi Intervento 04	0,00	0,00	0,00	0,00	915,00	164.250,57	<b>165.165,57</b>
	Trasferimenti Intervento 05	21.286.046,33	0,00	0,00	0,00	32.950,00	5.000,00	<b>21.323.996,33</b>
	Interessi passivi ed oneri inanziari Intervento 06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
	Imposte e tasse Intervento 07	0,00	0,00	0,00	0,00	95.388,79	0,00	<b>95.388,79</b>
	Oneri straordinari della gestione corrente Intervento 08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
	<b>TOTALE</b>	<b>278.465.380,05</b>	<b>55.578,59</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.471.675,36</b>	<b>338.214,84</b>	<b>280.330.848,84</b>
CONTO CAPITALE	Acquisizione di beni materiali Intervento 05	64.382,98	0,00	0,00	0,00	0,00	8.205,96	<b>72.588,94</b>
	Trasferimenti di capitale Intervento 08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
	<b>TOTALE</b>	<b>64.382,98</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>8.205,96</b>	<b>72.588,94</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>		<b>278.529.763,03</b>	<b>55.578,59</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1.471.675,36</b>	<b>346.420,80</b>	<b>280.403.437,78</b>

(\*) Dettaglio voce Prestazioni di servizi intervento 03 – Area Pianificazione e Controllo

Servizi TPL urbani, suburbani ed extraurbani	161.872.088,00
Metropolitana Linea 1	19.367.786,00
Servizi ferroviari	75.903.359,99
Altre prestazioni di servizio Pianificazione e Controllo	36.099,73
<b>TOTALE</b>	<b>257.179.333,72</b>